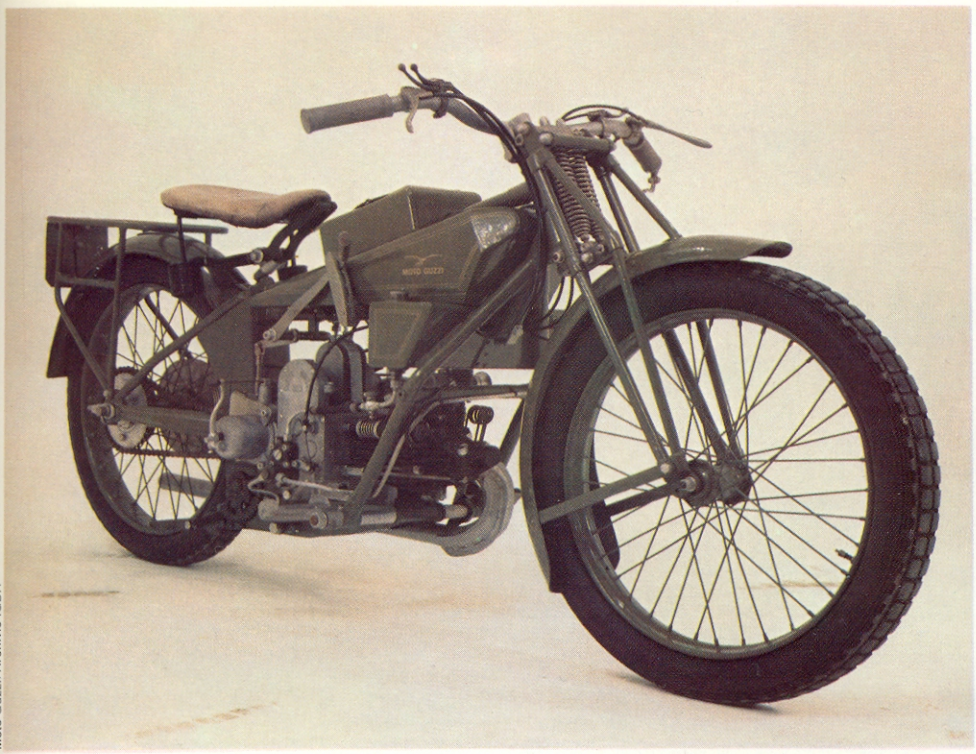
Le aquile rosse

Considerando la sua «longevità», il livello tecnico, le innumerevoli affermazioni sportive e la varietà dei modelli prodotti, la Moto Guzzi può essere giudicata la più grande marca d'Europa, forse del mondo.

La storia delle duemila lire messe a disposizione del figlio Giorgio da Emanuele Parodi sembra una favola e invece è pura verità, come dimostra una lettera che per anni rimase incorniciata nell'ufficio del presidente della Moto Guzzi a Mandello del Lario. Se restate perplessi davanti alle misere duemila lire che permettono a Giorgio Parodi di dar vita addirittura a una fabbrica di motociclette, oggi che con una somma del genere non si riesce a comprare nemmeno una bottiglia di buon vino di annata, non dimenticate che stiamo parlando del 1921, quando un chilogrammo di oro costava all'incirca quel che costa adesso un grammo e la lira aveva un valore di acquisto tanto alto che oggi ci farebbe venire le vertigini.

Giorgio Parodi con le duemila lire del padre mette in piedi una piccola officina con una decina di operai e presto sono pronte le prime macchine: è sicuro di quel che fa e sa di poter contare sempre sul padre. Infatti Emanuele Parodi è un armatore genovese che non tira fuori i soldi facilmente ma che si vanta, una volta che

Action Press/B. Monfreda

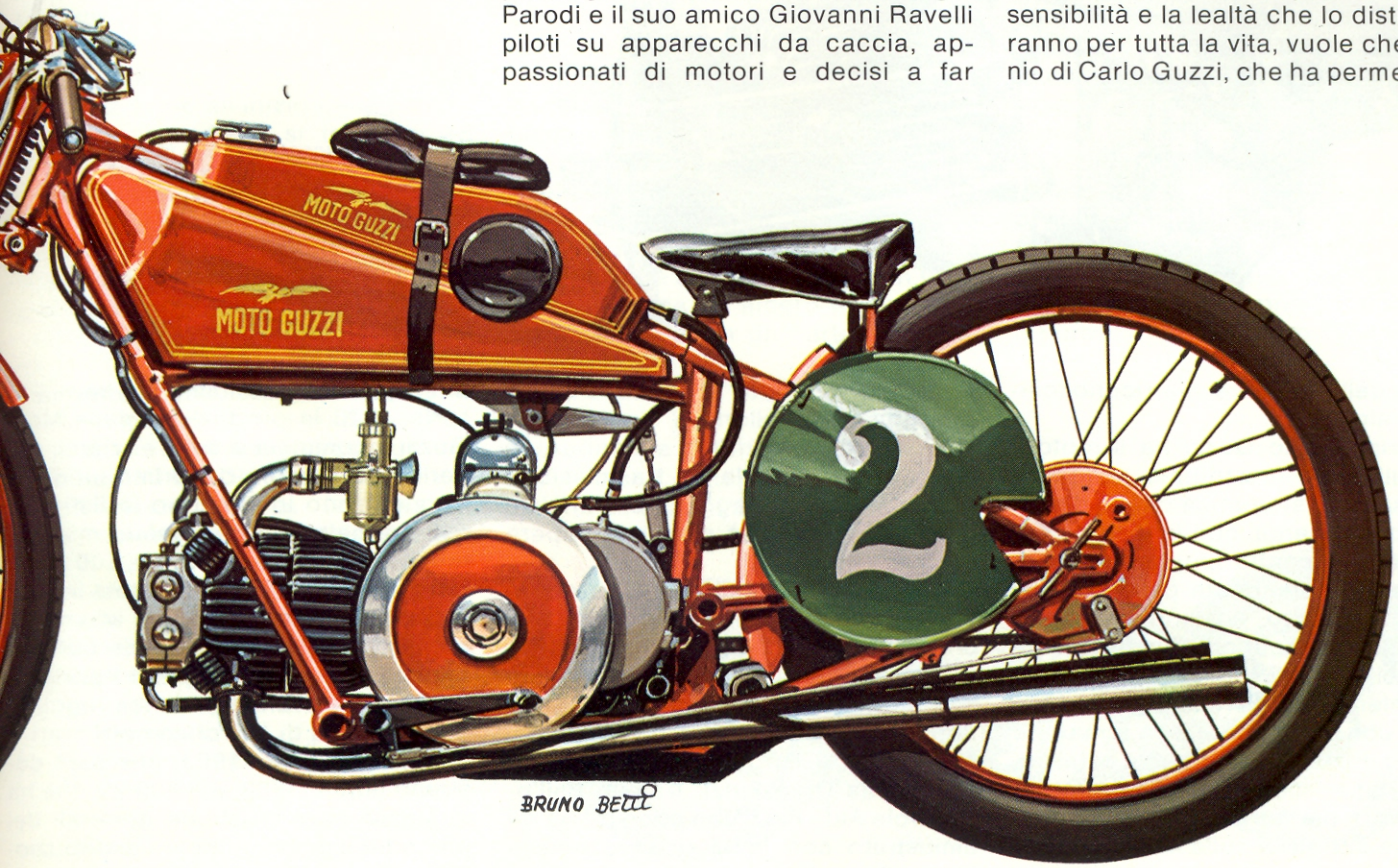


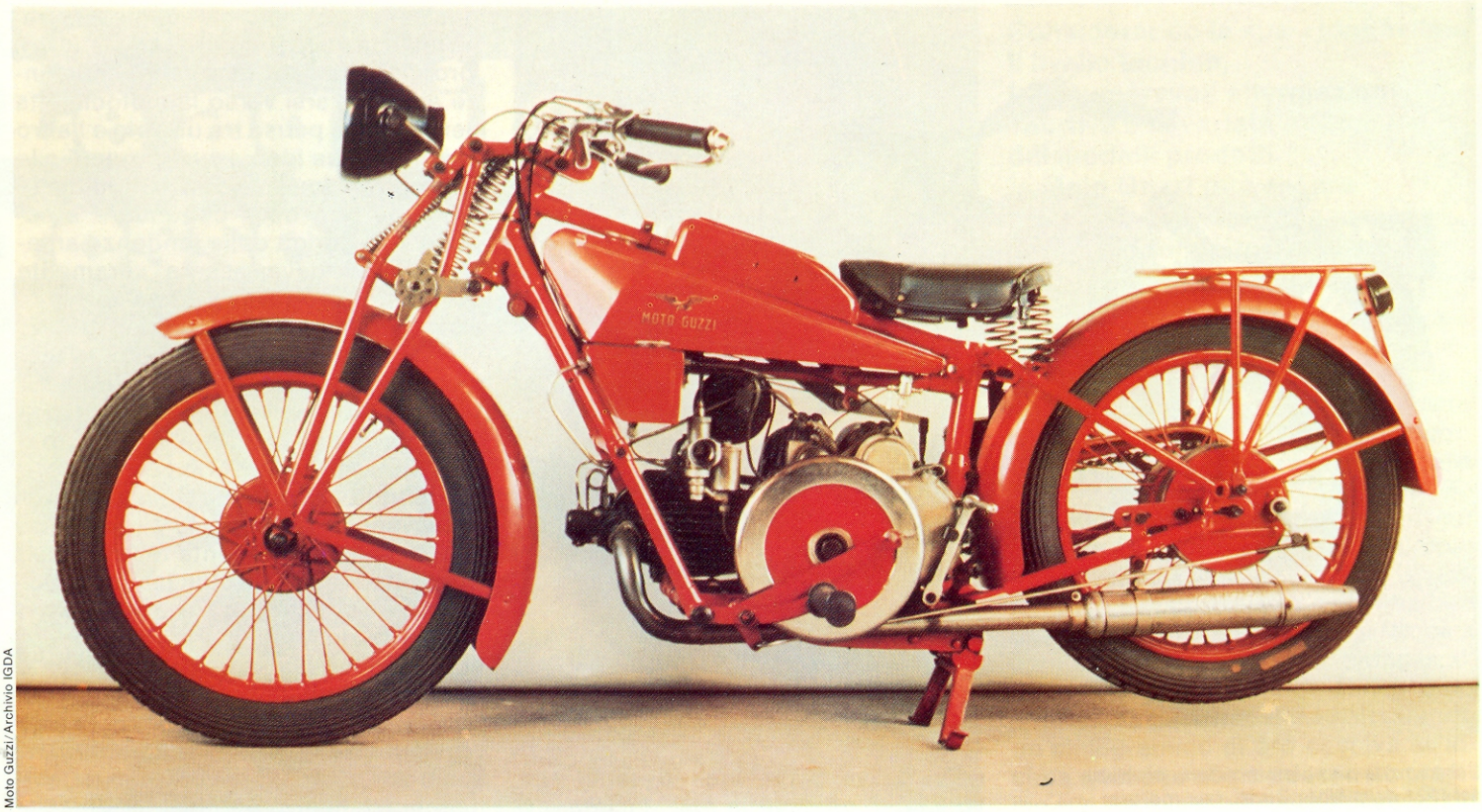
Qui sopra, la prima motocicletta prodotta nel 1921 dalla Moto Guzzi, con motore monocilindrico orizzontale a quattro tempi, 500 cc di cilindrata, potenza di 8 CV e volano esterno di grande diametro: già nel 1921 vinse la Targa Florio. Sotto, la Moto Guzzi 500 del 1924, monocilindrica, con distribuzione ad albero a camme in testa e quattro valvole per cilindro. Fu questa macchina a vincere, nel 1924, il campionato d'Europa.
Nella pagina accanto, un particolare della Moto Guzzi Sport 15 del 1931.

un'iniziativa abbia incontrato la sua fiducia, di non averla mai lasciata andare a rotoli per mancanza di liquido. In sostanza, come dice al figlio nella famosa lettera, «se questa motocicletta che vuoi fare è una cosa che funziona, non ti lascerò mancare i soldi per tirarne fuori un'industria».

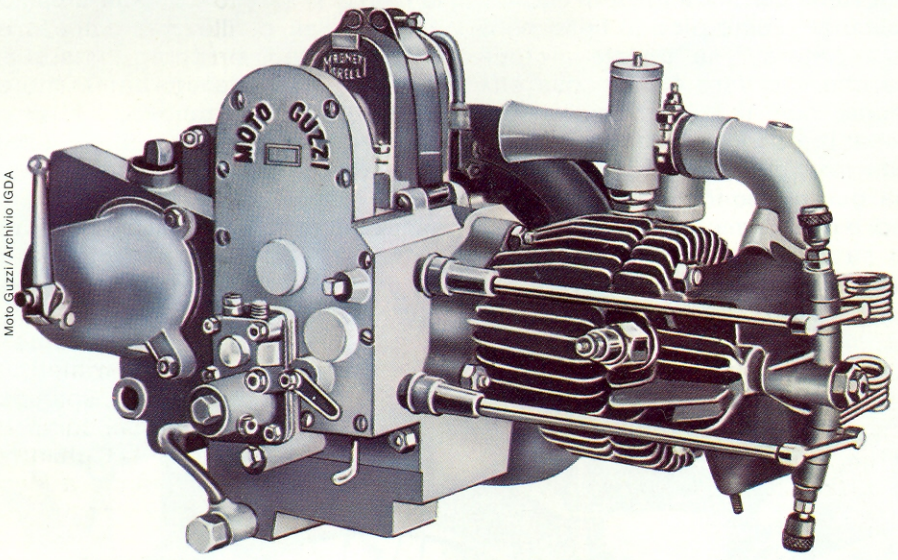
Tutto era incominciato durante la prima guerra mondiale, con Giorgio Parodi e il suo amico Giovanni Ravelli piloti su apparecchi da caccia, appassionati di motori e decisi a far qualcosa in questo campo non appena finita la guerra; e con Carlo Guzzi, il loro giovane motorista, che li convince a indirizzarsi verso la motocicletta perché nelle pause tra un volo e l'altro espone le sue idee, i suoi progetti e la sua convinzione che la motocicletta moderna non deve continuare a seguire la falsariga delle tendenze anteguerra ma deve essere veramente qualcosa di nuovo anche dal punto di vista tecnico. La storia della Moto Guzzi con tutte le innovazioni, le tecniche d'avanguardia, l'anticonformismo che l'hanno sempre caratterizzata sta a dimostrare che Carlo Guzzi aveva davvero le idee molto chiare e soprattutto assolutamente originali.

Giovanni Ravelli muore subito dopo la guerra in un incidente di volo, ma i due superstiti soci potenziali si mettono davvero in società e nel marchio definitivo della nuova marca inseriscono un'aquila ad ali spiegate, il simbolo dei piloti d'aviazione, soprattutto a ricordo del compagno morto che sarebbe potuto diventare il terzo socio dell'azienda. Abbiamo parlato di marchio definitivo perché inizialmente la marca si sarebbe dovuta chiamare G.P., iniziali di Guzzi e Parodi: ma Giorgio Parodi si accorge che quelle due lettere potrebbero benissimo essere interpretate come le iniziali del suo nome e cognome e allora decide che la nuova motocicletta si debba chiamare Moto Guzzi, perché, con la sensibilità e la lealtà che lo distingueranno per tutta la vita, vuole che il genio di Carlo Guzzi, che ha permesso la





Moto Guzzi/Archivio IGDA



Moto Guzzi/Archivio IGDA

Sopra, la Moto Guzzi Sport 14 del 1930, che aveva l'impianto elettrico alimentato da una dinamo Miller. A sinistra, il motore della Moto Guzzi 500 2V del 1926, con distribuzione a valvole in testa comandate da aste e bilancieri (anziché a valvole contrapposte come nelle versioni precedenti) e cambio a tre velocità ma con rapporti differenti.

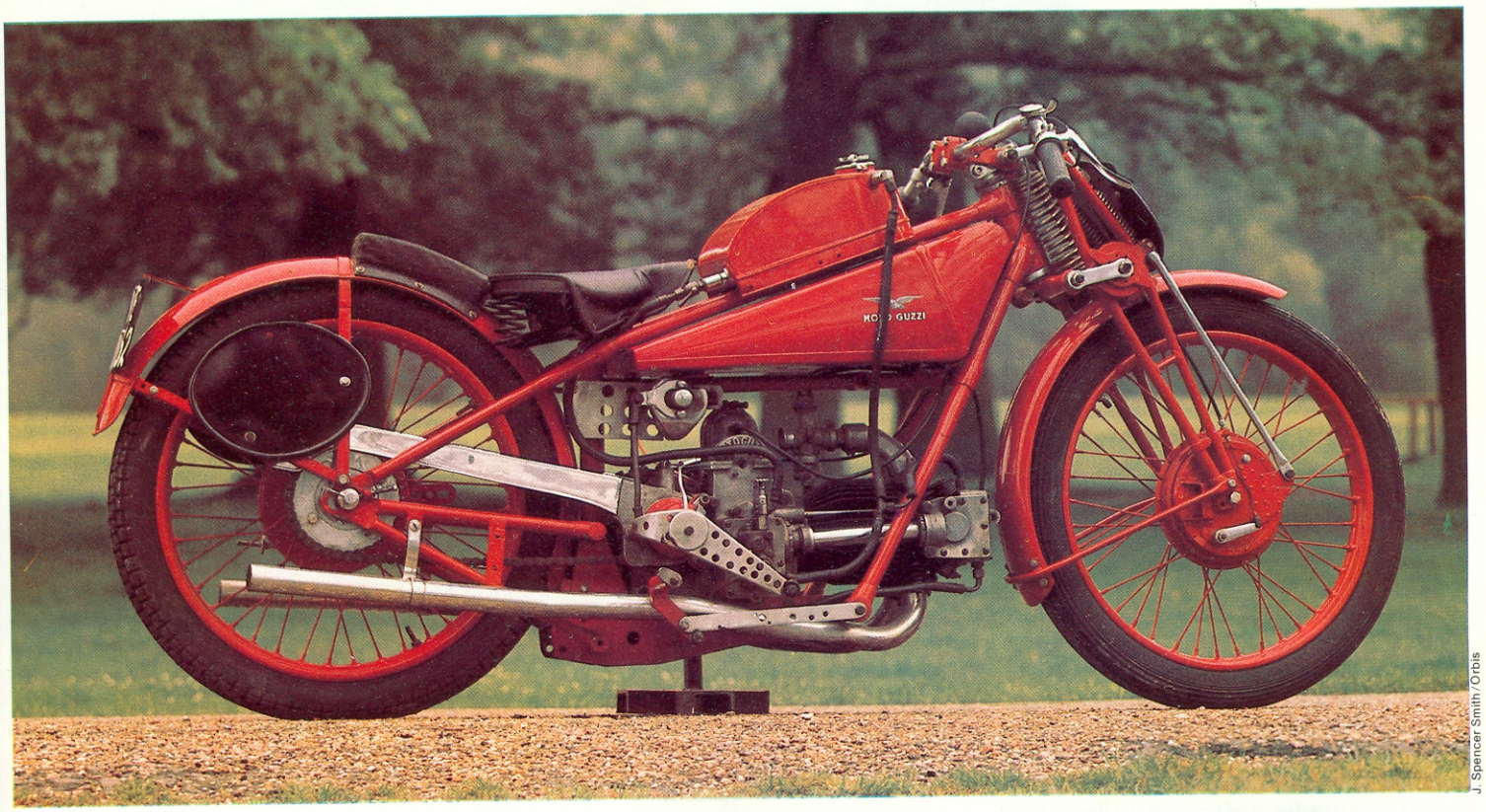
Nella pagina accanto, sopra, la Moto Guzzi 500 da corsa, con il motore a quattro valvole, prodotta in varie versioni dal 1924 al 1933. Tra le sue caratteristiche, da notare il serbatoio dell'olio collocato sopra quello della benzina. Sotto, la Moto Guzzi GT: fu denominata Norge in seguito a un raid compiuto al Circolo Polare Artico.

nascita della fabbrica, sia riconosciuto ufficialmente.

La prima Moto Guzzi ha il motore monocilindrico orizzontale a quattro tempi, una caratteristica che la distinguerà per decenni, con la distribuzione a valvole contrapposte, quella di aspirazione comandata dalla depressione nel cilindro, e quindi automatica, e quella di scarico comandata da asta e bilanciere. Il motore di 500 cc ha la potenza di 8 cavalli, il cambio è in blocco con comando a leva a mano e il volano di grande diametro è esterno, altra caratteristica che la Moto Guzzi conserverà per lungo tempo. La macchina ha il telaio a culla in tubi, la forcella anteriore a parallelogramma deformabile, le ruote a perno sfilabile con gomme a tallone e il solo freno sulla ruota posteriore, a tamburo e comandato a pedale. La trasmissione primaria è a ingranaggi, quella finale a catena e la velocità massima supera gli 85 km/h.

Una macchina che si stacca nettamente dalla produzione di quegli anni, che presenta soluzioni tecniche di rilievo e che con il suo motore brillante e la sua tenuta di strada si fa presto notare: anche in gara, perché già nel 1921 vince la Targa Florio di Palermo pilotata da Gino Finzi, fratello dell'onorevole Aldo Finzi che poco prima ha dimostrato con la Moto Guzzi nella Milano-Napoli che la nuova marca ha delle notevoli possibilità di affermarsi.

Nel 1923 la produzione della Moto Guzzi incomincia a differenziarsi, pur derivando sempre dal primo modello. In quell'anno infatti sono in listino la 500 normale che ha il telaio misto in tubi e piastre di lamiera e la 500 Sport che ha il telaio completamente in tubi: entrambi i modelli hanno le valvole contrapposte e le medesime caratteristiche generali e il modello Sport con i suoi 13,2 cavalli di potenza raggiunge la velocità di 100 chilometri orari. Il terzo modello del 1923, che sarà costruito fino al 1928, è il 500 2V che ha le stesse caratteristiche generali dei precedenti ma varia per la distribuzione che è a valvole in testa comandate



J. Spencer Smith/Orbis

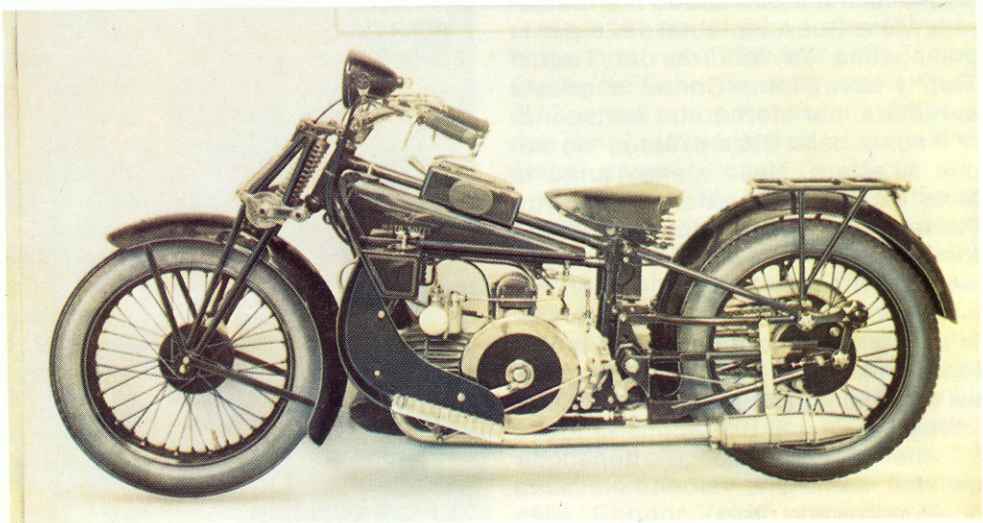
da aste e bilancieri e per il cambio che è sempre a tre velocità ma ha rapporti diversi da quelli degli altri modelli. È anche questa una macchina di serie ma con una buona messa a punto, che le fa superare i 120 chilometri orari abituali, permette a Guido Mentasti di vincere il Giro Motociclistico d'Italia del 1923.

Sarebbe troppo lungo parlare di tutti i modelli di serie costruiti dalla Moto Guzzi fino all'inizio della seconda guerra mondiale: si tratta di 18 modelli di 500 cc, di sette modelli di 250 e di un modello di 175 cc costruito dal 1932 al 1937, a valvole in testa comandate da aste e bilancieri e con le caratteristiche generali delle macchine di maggiore cilindrata.

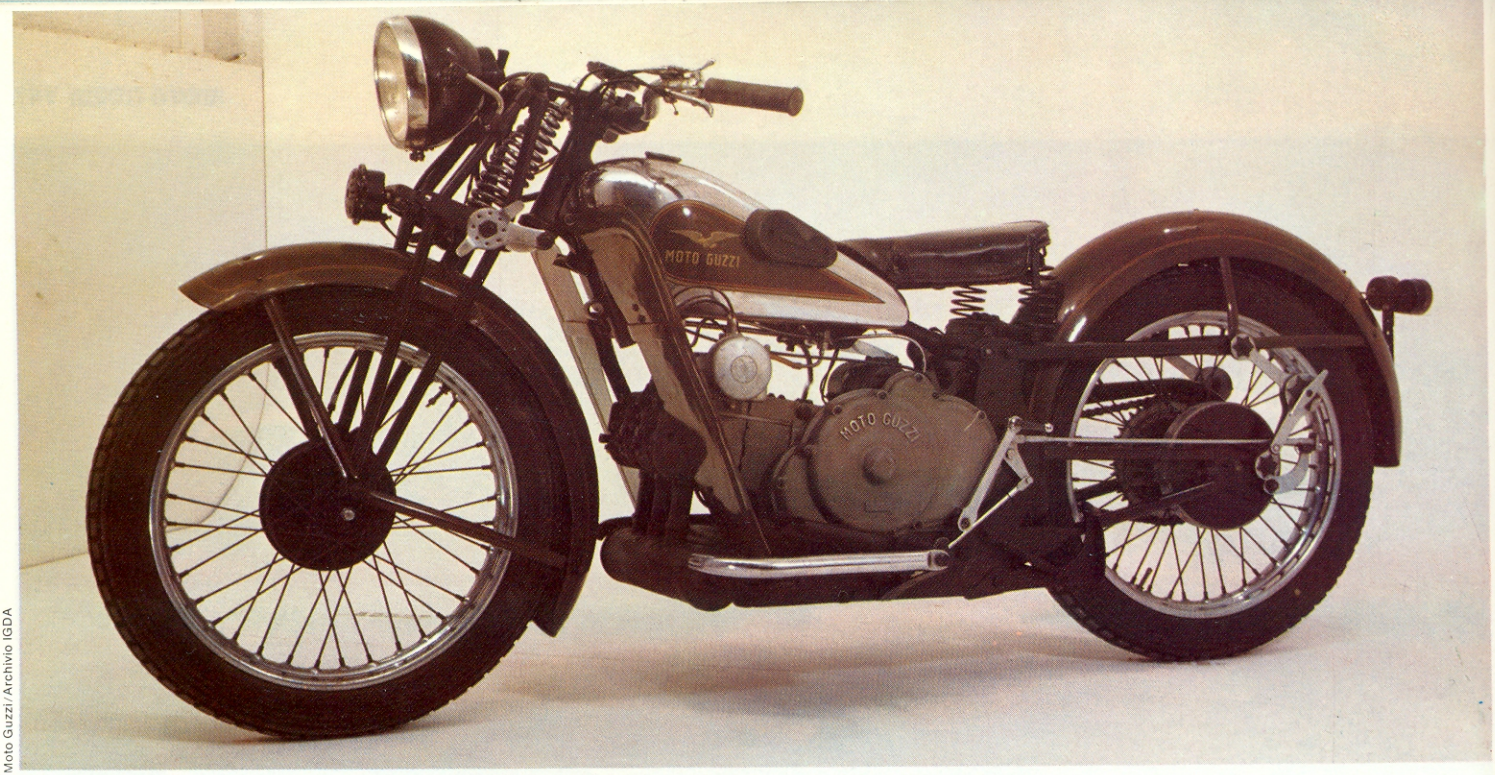
Citeremo tra le 500 la Sport 14, di cui furono costruiti nel 1929 e nel 1930 ben 4285 esemplari, la Sport 15 con 5979 esemplari costruiti dal 1931 al 1939, la S con 4004 esemplari costruiti dal 1934 al 1940 e la GT che è la prima macchina della fabbrica di Mandello a montare un telaio elastico formato da un forcellone posteriore oscillante che alla imperniatura aveva due molle a spirale racchiuse in scatola metallica sotto il carter del motore e all'estremità posteriore era controllato da ammortizzatori a frizione.

La prima macchina di piccola cilindrata costruita dalla Moto Guzzi è la P 175 che abbiamo citato prima, mentre la prima 250 nasce nel 1934 come sviluppo del modello precedente e ha la cilindrata di 232 cc, che sarà poi portata con il modello PE 250 a 247 cc: la PE è la prima 250 a montare il forcellone posteriore oscillante dello stesso tipo delle 500. Altre 250 da citare sono l'Ardetta, l'Egretta e l'Airone del 1939: quest'ultima macchina, costruita prima con il telaio in tubi e nel 1940 con il telaio in lamiera stampata, sarà ripresa con grande successo nel secondo dopoguerra.

Le prime Moto Guzzi che partecipano alle gare fino al 1924 sono macchine di serie particolarmente messe a punto, come accadeva in genere in quel periodo. La prima autentica macchina da corsa prodotta dalla Moto Guzzi è la 500 V4 del 1924 con la distribuzione a quattro valvole in testa comandate da un albero a camme in testa racchiuso in un carterino di alluminio e azionato da un alberello con coppie coniche alle estremità e fornito di un giunto scorrevole: quest'ultima soluzione è adottata per permettere in caso di necessità un rapido smontaggio dell'albero a camme. Le camme trasmettono il movimento alle valvole per mezzo di quattro bilancieri indipendenti regolabili per mezzo di viti esterne. Un'altra caratteristica del motore è l'alettatura di raffreddamento di dimensioni insolite. Il telaio è quello degli altri modelli e le ruote sono fornite di un freno a cerchietto anteriore e di un freno ad espansione posteriore. Con questa macchina, che raggiunge la velocità di 140 chilometri orari, Guido Mentasti vince a Monza nello stesso 1924 il primo campionato d'Europa mentre Pietro Ghersi si as-



Moto Guzzi/Archivio IGDA



Moto Guzzi / Archivio IGDA

sicura la vittoria nel Circuito del Lario.

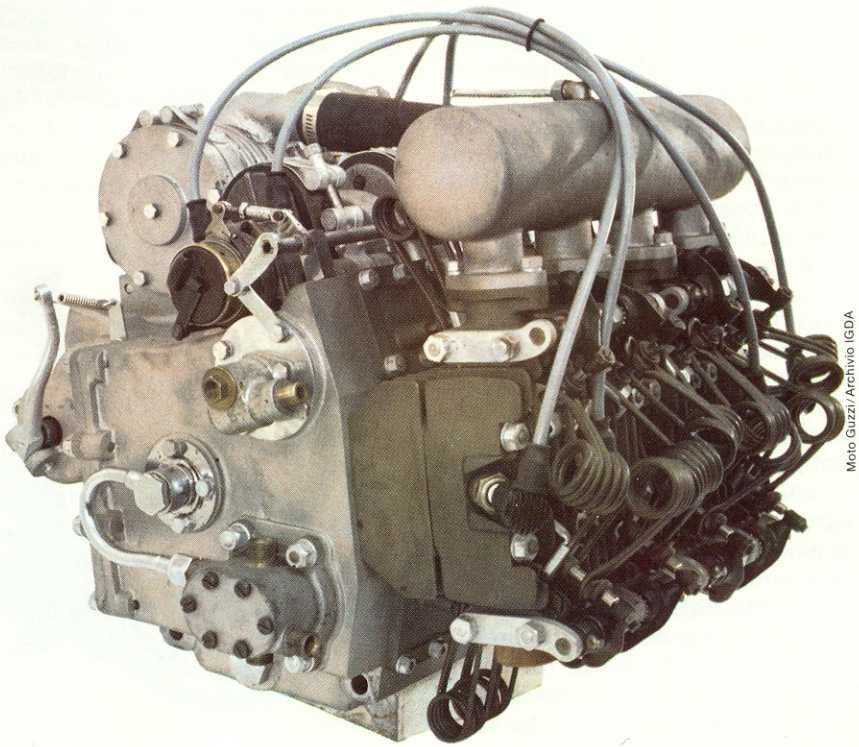
Dalla V4 del 1924 sarà derivata nel 1927 la 4VSS a quattro valvole in testa, distribuzione ad albero a camme in testa, testa riportata in lega speciale di bronzo, telaio a doppi tubi con forcella triplice posteriore rigida e forcella anteriore con doppie molle a compensazione e ammortizzatore a frizione regolabile. Questa macchina, che ha le ruote con gomme a cerchietto, i freni a espansione e raggiunge la velocità di 150 chilometri orari, sarà prodotta fino al 1931 per i corridori privati, che la useranno fin quasi alla seconda guerra mondiale.

La prima Moto Guzzi da corsa di 250 cc è progettata nel 1925 e appare in gara nel 1926: ha il motore monocilindrico orizzontale, la distribuzione a due valvole in testa comandate da albero a camme in testa dello stesso tipo di quello della 500 e ha la potenza di 18 cavalli che le consente di raggiungere i 140 chilometri orari. Con una versione a quattro valvole di questa macchina e con la 500 monoalbero la Moto Guzzi tenta nel 1926 per la prima volta l'avventura del Tourist Trophy con Pietro Ghersi e questa avventura, pur sfortunata, fa risuonare il nome della Casa di Mandello anche all'estero. Nello stesso anno la Moto Guzzi vince a Monza con Ugo Prini e fino al 1934 la macchina rimane fondamentalmente la stessa, naturalmente con diversi ritocchi e miglioramenti. Dal 1931 il cambio è comandato a pedale e successivamente portato da tre a quattro velocità. Nel 1927 dal modello TT che ha preso parte al Tourist Trophy è ricavato il modello SS che ha le stesse caratteristiche generali ma ha una velocità massima di 125 chilometri orari.

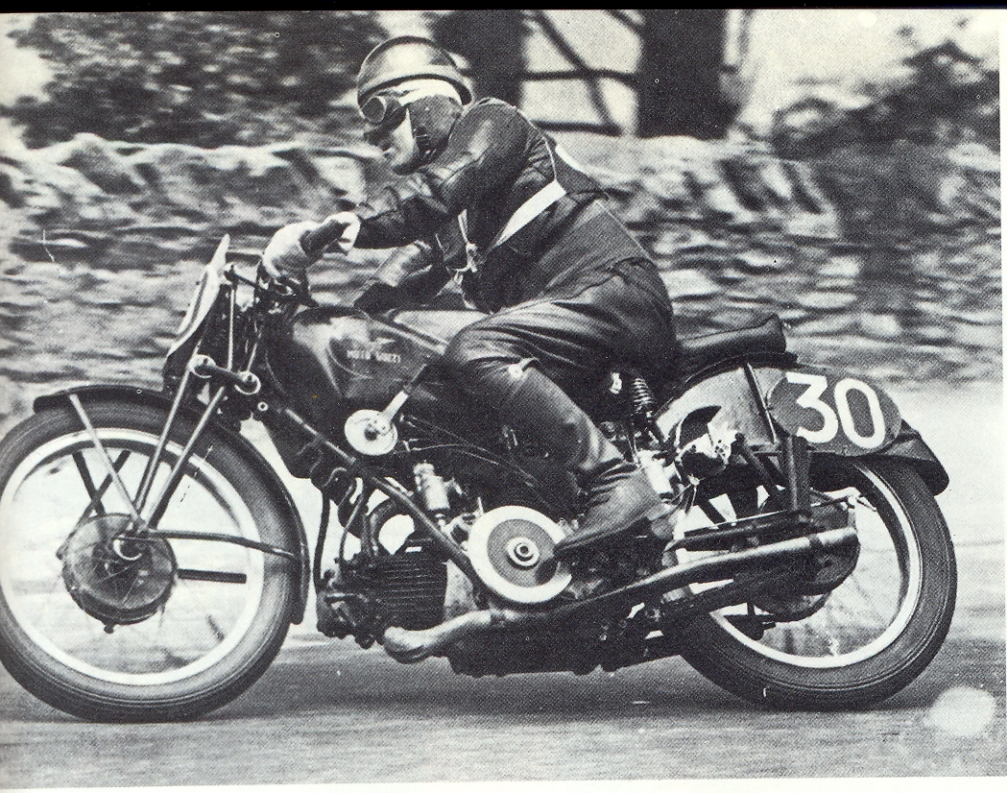
Nel 1927, nel 1929 e nel 1931 la Moto Guzzi partecipa ancora al Tourist Trophy con vari corridori tra cui Achille Varzi, Luigi Arcangeli, Pietro e Mario Ghersi: ottiene qualche buon piazzamento e qualche giro più veloce ma insegue invano la vittoria. La situazione si capovolgerà nettamente nel 1935 con una nuova versione della 250 e con la bicilindrica a V di 500 cc affidate all'irlandese Stanley Woods: dal 1911 nessuna macchina straniera riusciva a vincere la classe 500 e per questo la vittoria di Stanley Woods, non soltanto nella classe 250 ma anche nella 500, suscita un enorme scalpore, anche perché è la prima volta che sul tortuoso percorso una

Nella foto sopra, la Moto Guzzi del 1933 con il motore a tre cilindri orizzontali affiancati, prodotta in serie. Sotto, il particolare del motore a quattro cilindri affiancati della Moto Guzzi del 1930.

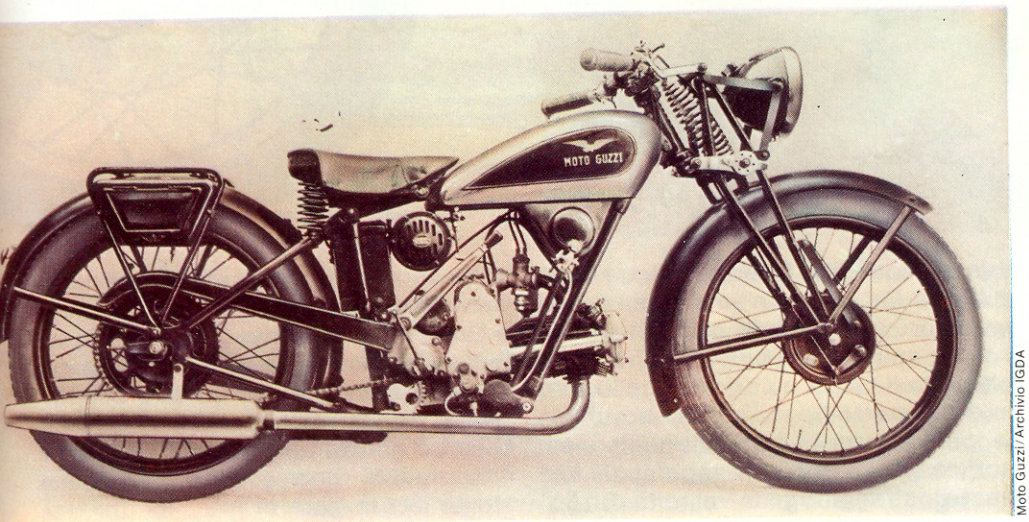
Nella pagina accanto, in alto, Stanley Woods avviato alla vittoria al Tourist Trophy del 1935 con la Moto Guzzi 500 con motore bicilindrico a V: è la prima volta che una macchina italiana vince all'Isola di Man. Al centro, la Moto Guzzi P 175 del 1932. In basso, la Moto Guzzi Sport 15 degli Anni Trenta nella versione con serbatoio cromato.



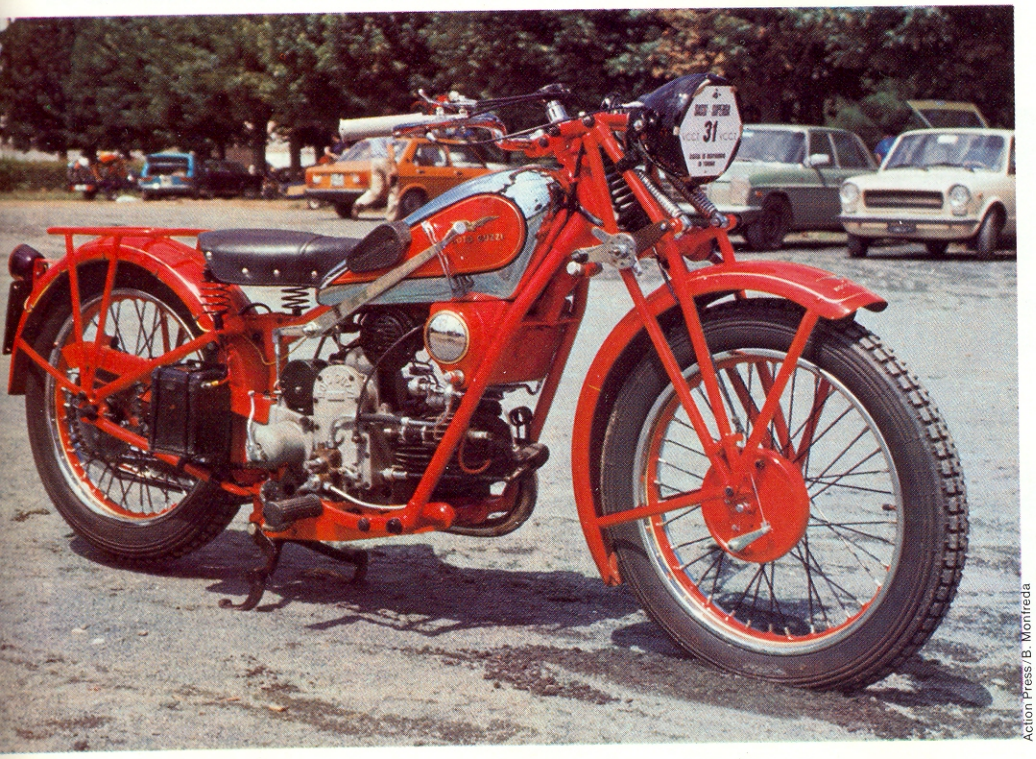
Moto Guzzi / Archivio IGDA



National Motor Museum



Moto Guzzi/Archivio IGDA

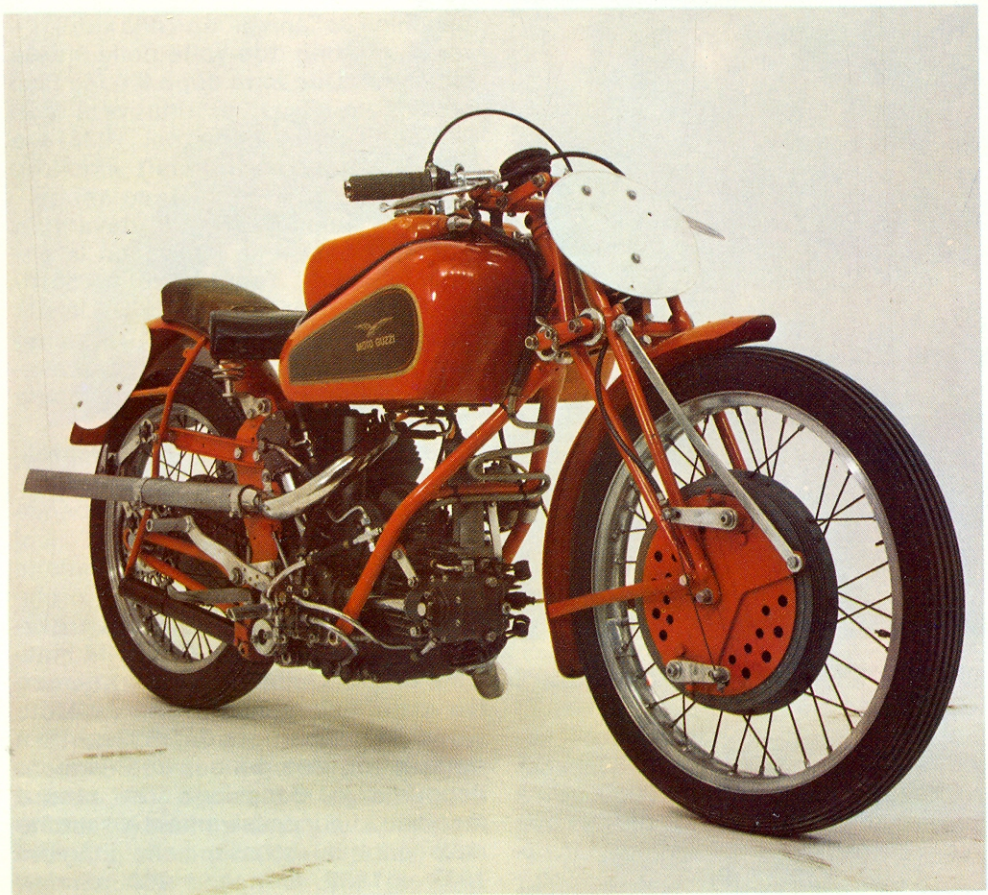


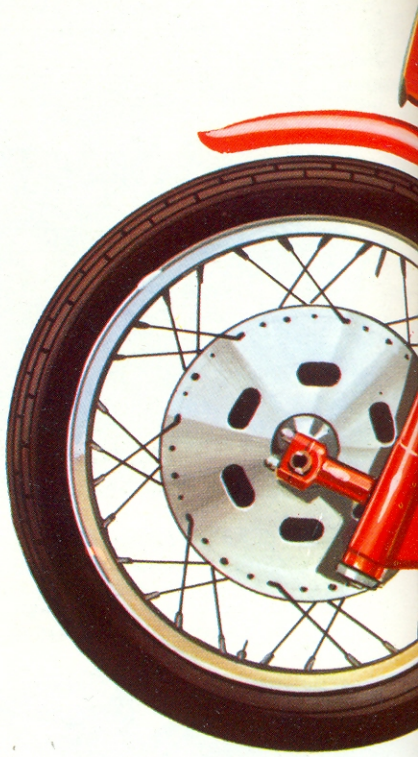
Action Press/B. Monfreda

macchina italiana giunge alla vittoria e per giunta ben due volte nella stessa settimana. Due anni dopo il successo della Moto Guzzi si rinnoverà con Omobono Tenni (che nel 1935 era stato costretto a ritirarsi) vincitore nella classe 250, compiendo anche il giro più veloce, proprio davanti a Stanley Woods che corre con la potente Excelsior. Tenni è il primo corridore italiano a vincere al T. T. e la sua vittoria fa tacere le voci che sostenevano che nel 1935 la Moto Guzzi aveva vinto soltanto perché alla guida c'era il grande Woods.

Poi incomincia l'era del compressore. Dapprima erano state ammesse in gara le miscele speciali benzina-benzolo e benzina-benzolo-alcol che avevano aumentato notevolmente la potenza delle macchine, tanto che la Moto Guzzi 250 del 1935 era arrivata ai 23 cavalli con una velocità massima di 170 chilometri orari; poi, con l'avvento del compressore, la Moto Guzzi 250 alimentata da un Cozette a camera di compensazione appare dapprima in occasione dei record mondiali, successivamente anche nelle gare su strada, nelle stagioni 1938 e 1939. Con una 250 parzialmente carenata la Moto Guzzi ottiene sul chilometro lanciato la media di 213 chilometri orari. Nel 1939, accanto alle macchine con compressore, appare la prima Albatros 250 con alimentazione atmosferica normale, che ha la potenza di 20 cavalli, la distribuzione ad albero a camme in testa, il cambio a quattro velocità comandato a pedale, il telaio elastico e la velocità di 140 chilometri orari. È la macchina che i corridori ufficiali della Casa impiegano nelle gare minori o sui percorsi molto misti e che viene affidata anche a corridori privati. Nel biennio 1939-1940 ne sono costruiti 25 esemplari. Per le gare maggiori la Moto Guzzi impiega la 250 con compressore che nel 1940 ha anche l'alimentazione a iniezione: è con questa macchina che nel 1939 Nello Pagani e Guglielmo Sandri sconfiggono al G. P. di Germania le potentissime DKW a due tempi raffreddate ad acqua e con compressore.

Nel campo delle macchine da corsa di 500 cc la Moto Guzzi, dopo i modelli degli Anni Venti, non aveva fatto granché, poiché era molto più interessata alla classe 250. Ma nel 1938 presenta il modello Condor 500 che ha la potenza di 27 cavalli, la distribuzione a valvole in testa comandate da aste e bilancieri e il cambio a quattro velocità con ingranaggi sempre in presa comandato a pedale: il telaio della Condor (che ufficialmente si



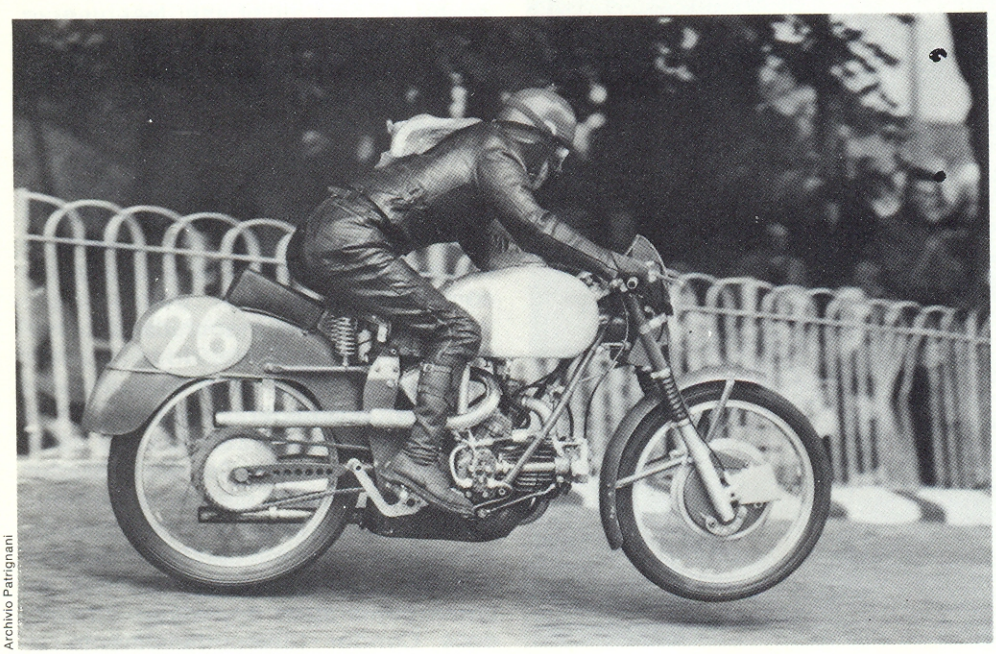


Qui sopra, la Moto Guzzi a due cilindri a V di 500 cc del 1946, una delle prime moto destinate ad uso privato prodotte dopo la fine della seconda guerra mondiale, durante la quale la produzione era stata concentrata quasi esclusivamente sui modelli militari. In basso, Omobono Tenni con la Moto Guzzi bicilindrica del 1948 al T. T. Nella pagina accanto, la Moto Guzzi a due cilindri a V a 120° del 1949, con il caratteristico serbatoio prolungato oltre il cannotto di sterzo: da notare la posizione del carburatore del cilindro posteriore. Questa macchina, con distribuzione a un albero a camme in testa per cilindro, aveva una potenza di 45 CV a 8000 giri e una velocità di 190 km/h.

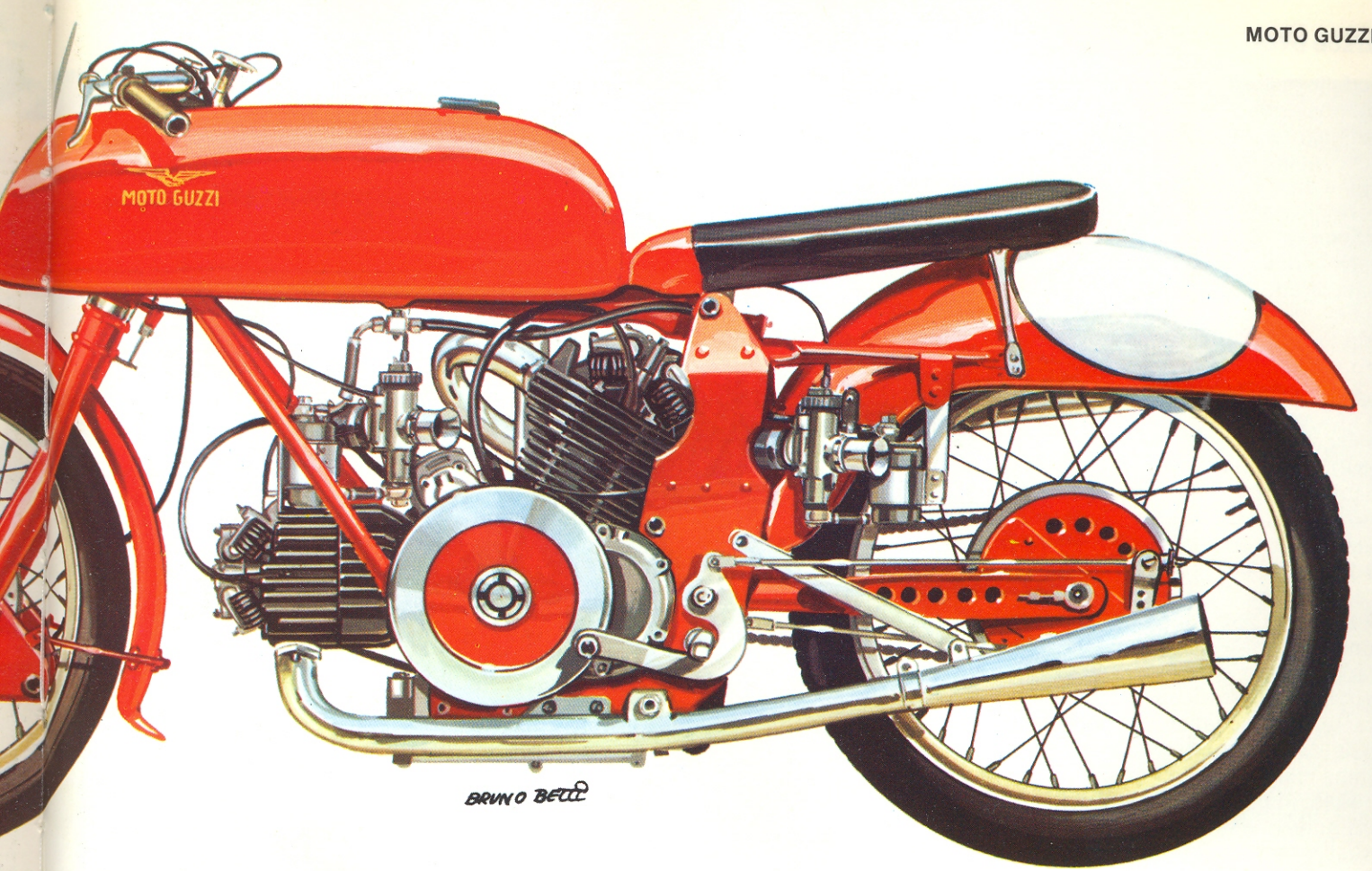
chiama Modello C 500) è del tipo misto in tubi e lamiera con la sospensione posteriore a forcellone oscillante con molle a spirale racchiuse in una scatola sotto il carter e con la forcella anteriore a parallelogramma con mollone centrale in compressione e ammortizzatori a frizione regolabili. La macchina raggiunge la velocità di 160 chilometri orari che le permette di comportarsi egregiamente non solo nelle gare minori ma anche in quelle nelle quali la maneggevolezza e la resistenza allo sforzo contano più della velocità in assoluto.

Dopo aver vinto nel 1939 con Nello Pagani l'ultima edizione del Circuito del Lario davanti alle quattro cilindri Gilera, la Condor nel 1940 vince la Milano-Taranto con Guido Cerato, dimostrandosi una grande macchina anche per le gare di gran fondo. Nel biennio 1939-1940 sono costruite 69 Condor che dopo la guerra ritroveremo per anni nelle mani di corridori privati, specialmente all'estero.

La prima macchina pluricilindrica della Moto Guzzi è la quattro cilindri da corsa costruita nel 1930: ha i cilindri affiancati fronte marcia e la cilindrata totale di 492,6 cc, con raffreddamento ad acqua e alimentazione con compressore Cozette; il cambio è a tre velocità in blocco comandato con leva a mano a fianco del serbatoio. Il telaio è in tubi ed elementi di lamiera, rigido e con la forcella anteriore a parallelogramma deformabile, con doppie molle cilindriche e ammortizzatori a frizione regolabili. Con una potenza di 45 cavalli a 7800 giri, piuttosto notevole per quegli anni, la macchina raggiunge la velocità di 175 chilometri orari. Ma rimane allo stato di prototipo e non sarà mai allineata in gara: la potenza e la velocità della macchina, che ha un telaio inadeguato, creano problemi di stabilità per cui si preferisce accantonarla.



Archivio Patrignani



Una macchina molto originale è la tre cilindri 500 presentata dalla Moto Guzzi al Salone di Milano del 1932 e ripresentata in versione definitiva nel 1933: il motore è a tre cilindri affiancati orizzontali leggermente rivolti verso l'alto, con distribuzione ad aste e bilancieri, cilindrata di 495 cc, potenza di 25 CV e velocità massima attorno ai 130 km/h. La macchina, che ha il cambio a tre velocità comandato con leva a mano, ha il telaio in tubi con la forcella anteriore a parallelogramma deformabile e il forcellone posteriore oscillante con ammortizzatori a frizione. Ne saranno costruiti soltanto pochi esemplari e presto scomparirà dal listino.

Per quanto riguarda le macchine da corsa, nasce nel 1933 la bicilindrica della Moto Guzzi che avrà una lunga vita e diventerà la più famosa delle 500 della Casa di Mandello: sarà infatti definitivamente accantonata soltanto all'inizio degli Anni Cinquanta dopo una gloriosa carriera ventennale. Ma anche più tardi la troveremo in mano a corridori sudamericani.

La nuova bicilindrica in tutti gli anni precedenti la seconda guerra mondiale riesce spesso a vincere davanti alle quattro cilindri Gilera e alle BMW bicilindriche sovralimentate grazie a una quantità di fattori, tra cui il favorevole rapporto tra peso e potenza e la sua versatilità, che le permette di essere estremamente efficiente su un autodromo come quello di Monza o su circuiti stradali di tipo misto o misto veloce: la sua vittoria al Tourist Trophy del 1935, su un percorso molto più favorevole alle agilissime Norton monocilindriche del tempo, dimostra che macchina meravigliosa sia stata.

L'idea della Moto Guzzi di aggiungere un cilindro verticale inclinato all'indietro di 30° al cilindro orizzontale della 250 formando una V a 120° risolve il problema del perfetto raffreddamento del cilindro posteriore che è il difetto principale delle bicilindriche a V: inoltre, mentre il primo cilindro continua ad avere l'alettatura radiale, quello posteriore ha un'alettatura circolare sul corpo del cilindro e una speciale alettatura della testa per convogliare la maggior quantità d'aria sui punti più caldi. La macchina ha la distribuzione con un albero a camme in testa per ciascun cilindro, comandato dal solito alberello con coppie coniche all'estremità racchiuso in fodero cilindrico. Il cambio in blocco è a quattro velocità e la potenza della prima versione della macchina è di 44 cavalli a 7000 giri che già nel 1935 sale a circa 50 cavalli per giungere alla fine degli Anni Trenta ai 52 cavalli a 8000 giri: nello stesso modo la velocità iniziale della macchina, di 170 km/h, sale a 180 e poi a 210 km/h, naturalmente con le miscele benzina-benzolo ammesse fino al 1940. Fino al 1934 ha il telaio rigido, poi ha il forcellone posteriore oscillante con gli ammortizzatori a frizione del classico sistema della Moto Guzzi.

Nell'inverno del 1939 la Moto Guzzi prepara un'altra macchina da corsa di 500 cc con il motore a tre cilindri affiancati come quelli della Gran Turismo del 1933. Purtroppo la macchina può partecipare soltanto a una gara a Genova prima dello scoppio della guerra e in seguito non sarà più riesumata. I tre cilindri sono inclinati in avanti di 45 gradi, con una cilindrata totale di 493 cc, la distribuzione è a due alberi in testa con comando a catena, l'alimentazione è a compressore volumetrico Cozette a palette comandato da ingranaggi e il cambio in blocco è a cinque velocità, particolare questo molto insolito all'epoca, dato che si riteneva che quattro rapporti fossero più che sufficienti. Il telaio è del tipo misto in tubi e lamiera, con il motore applicato a sbalzo, mentre la forcella anteriore e il forcellone posteriore oscillante sono del tipo montato su tutte le Moto Guzzi da corsa. La potenza, secondo indiscrezioni dell'epoca, si aggira attorno agli 80 cavalli a 8000 giri, con una velocità che supera largamente i 200 km/h.

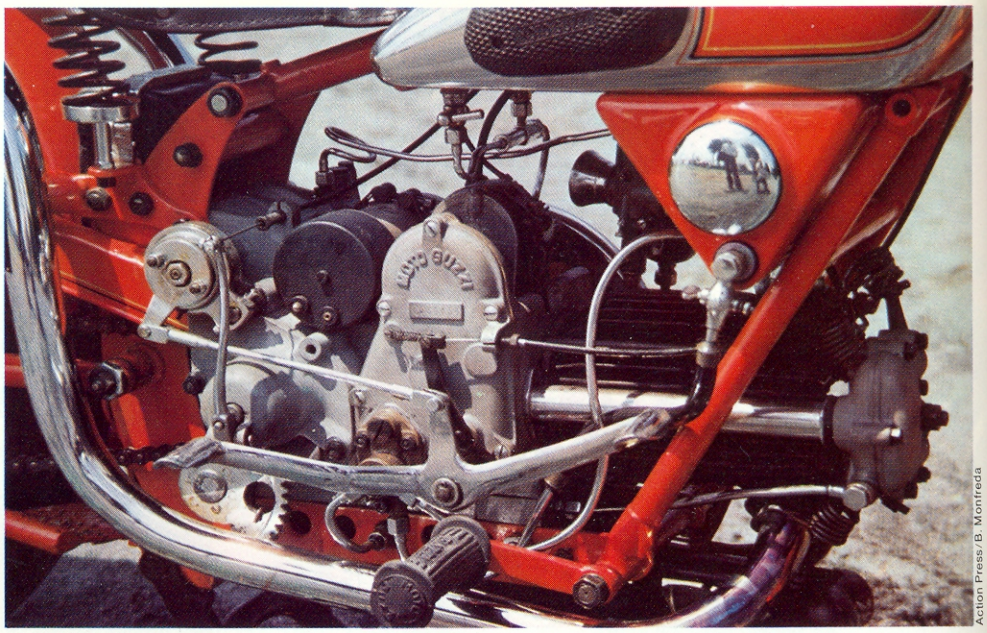
Negli anni della seconda guerra mondiale la produzione di serie della Moto Guzzi è basata principalmente

sul modello militare costruito nel 1940 con il nome di Alce, un nome da mammifero che interrompe la serie dei nomi di uccello dati dalla Casa alle sue macchine da qualche anno. L'Alce ha il motore orizzontale di 500 cc con distribuzione a valvole contrapposte, con valvola di aspirazione laterale comandata direttamente dalla punteria e valvola di scarico in testa comandata da asta e bilanciere. Il cambio è a quattro velocità e la macchina è prodotta nelle versioni monoposto e biposto che variano soltanto per i rapporti del cambio e qualche particolare del telaio: entrambe le versioni saranno costruite fino al 1945, la monoposto con velocità di 90 e la biposto con velocità di 85 chilometri orari.

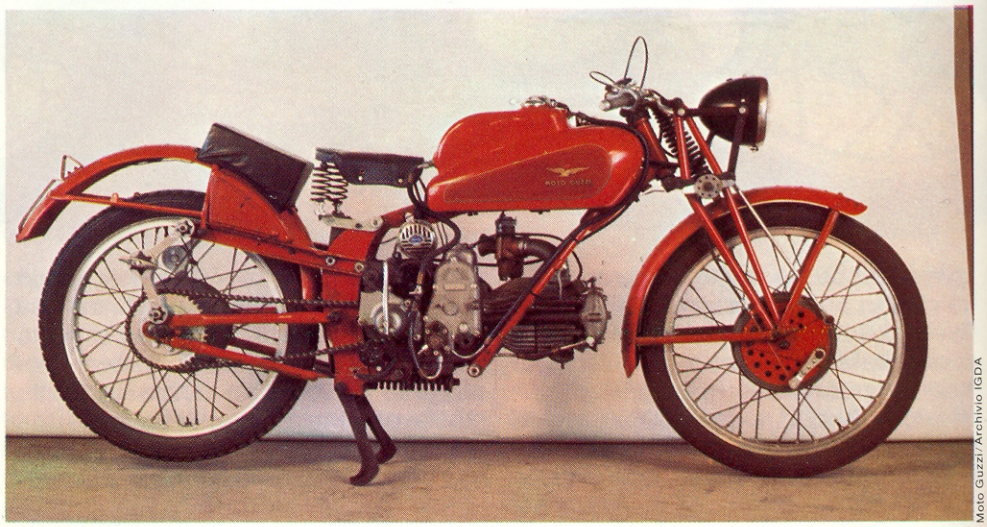
Dal 1940 al 1945 teoricamente il listino comprende l'Ardetta, l'Egretta e l'Airone, tutti di 250 cc, oltre a diverse versioni dei modelli di 500 cc a valvole contrapposte e a valvole in testa, con telaio rigido o telaio elastico: in pratica il mercato motociclistico privato è fermo e la Moto Guzzi produce solo macchine militari e motocarri.

Nel 1945, in previsione della ripresa dopo la guerra, è progettato un motorino ausiliario a due tempi di 30 cc, con ammissione a valvola rotante, accensione a volano-magnete e trasmissione finale a rullo di aderenza sulla ruota: si tratta del Colibrì che pesa sei chilogrammi, più 1,5 chilogrammi degli attacchi per applicarlo a qualunque bicicletta. Questo motorino ausiliario, che ha la potenza di 0,75 cavalli a 4500 giri, consuma un litro di miscela per 75 chilometri e consente alla bicicletta una velocità massima di 35 chilometri orari, ma non sarà mai prodotto in serie.

Infatti la Moto Guzzi preferisce mettere sul mercato una motoleggerissima di 65 cc che il pubblico battezza subito «Guzzino» e che diventerà la sua macchina più popolare: basti pensare che nel 1949 a un raduno riservato ai Guzzini 65 organizzato dalla Moto Guzzi a Mandello del Lario parteciperanno quasi quindicimila di queste motoleggere provenienti da tutta Italia. La Moto Guzzi 65 è una piccola motocicletta formidabile, indistruttibile e con prestazioni più che eccellenti: ha il motore a due tempi con ammissione a valvola rotante, cilindro inclinato in avanti di 45°, potenza di 2 CV a 5000 giri, cambio di velocità con il comando a mano accanto al serbatoio e velocità massima di 50 km/h. Il telaio è monotrave con tubo di grande diametro e motore applicato a sbalzo, la forcella anteriore è in lamiera stampata con sospensione a parallelogramma deformabile e la sospensione posteriore è a forcellone oscillante libero. Fino al 1954 sarà prodotta senza modifiche di rilievo.



Action Press/B. Monfreda

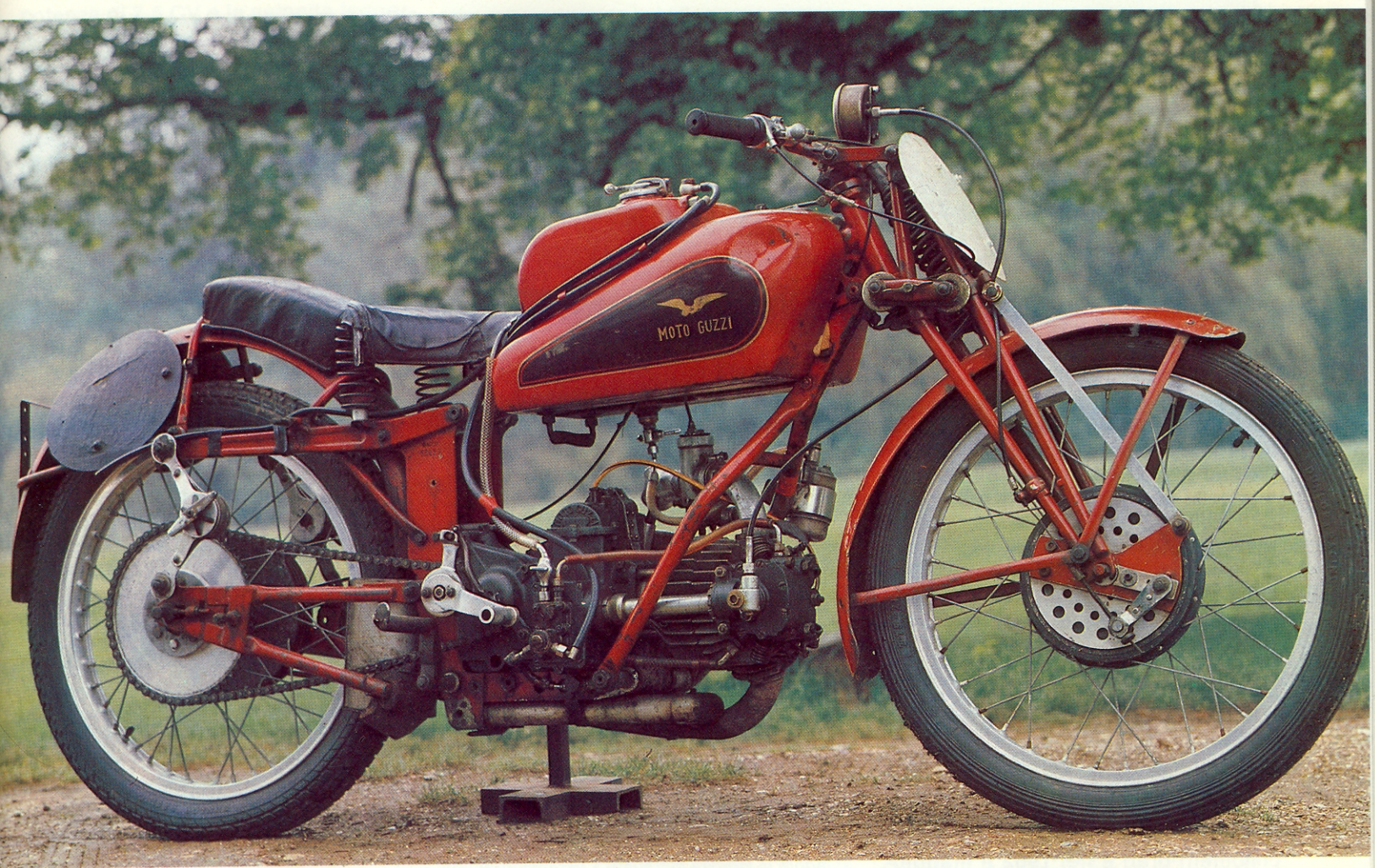


Moto Guzzi/Archivio IGDA

All'Esposizione del Ciclo e Motociclo di Milano del 1954 il Guzzino diventa per pochi giorni Aquiletta: ma questo nome è subito abbandonato a favore di quello di Cardellino. Anche il telaio è modificato aggiungendo due bracci orizzontali posteriori che consentono l'impiego di un portapacchi: le estremità dei due bracci e quelle del forcellone posteriore sono collegate da ammortizzatori a frizione e naturalmente al pósto del portapacchi tutti mettono un sellino per poter portare un passeggero. Nel 1957 la cilindrata del Cardellino è portata a 73 cc e la velocità massima sale a 60 chilometri orari. Il cambio a tre velocità ha il comando a pedale e la forcella anteriore è telescopica con mollone centrale in compressione.

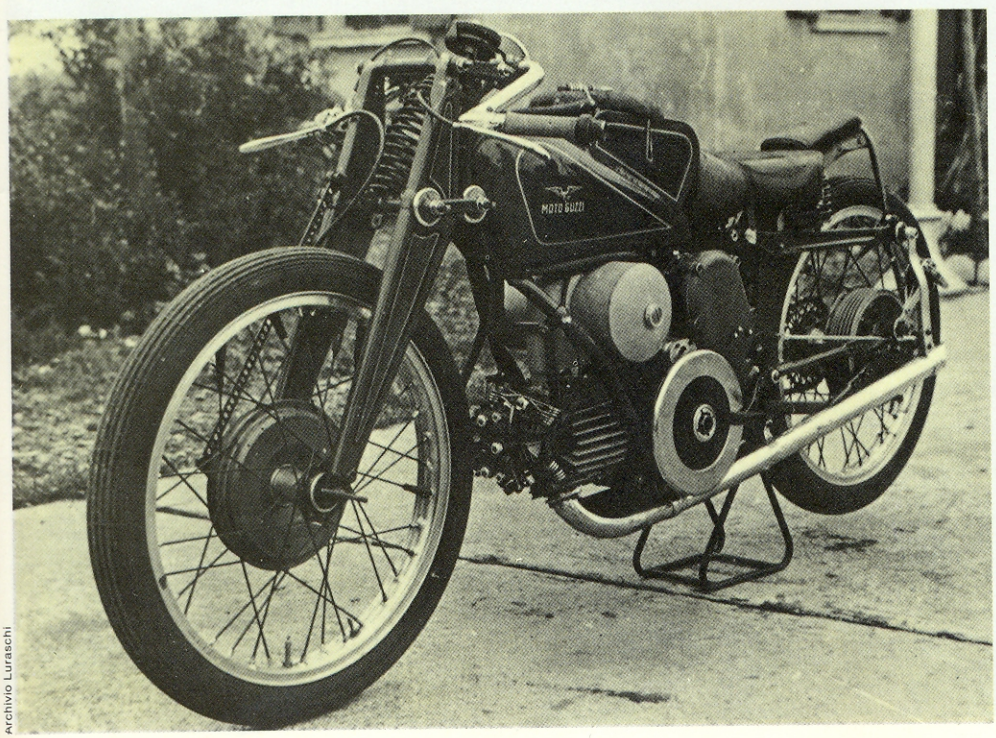
Oltre alla Superalce militare del 1946 la Moto Guzzi nel 1947 presenta una nuova versione dell'Airone con il telaio in lamiera stampata, la forcella anteriore telescopica con ammortizzatori idraulici, il forcellone posteriore oscillante con ammortizzatori telescopici verticali. La macchina resta in produzione fino al 1952, sostituita l'anno seguente dall'Airone Turismo che sarà costruito fino al 1958. Nel 1949 è in listino la versione Airone Sport che sarà costruita fino al 1959 e che ha la velocità di 118 km/h contro i 95 dell'Airone Turismo.

Nel 1947 esce la nuova versione della 500 GTV con il cambio a quattro velocità, la potenza di 19 cavalli e la velocità di 120 chilometri orari: ha il telaio misto in tubi e lamiera con la forcella anteriore telescopica idraulica e il forcellone posteriore oscillante con ammortizzatori telescopici. Una versione GTV con la potenza di 20,5 cavalli e la velocità di 130 chilometri orari ha le stesse caratteristiche generali. Nel 1949 nasce però l'Astore, che è una versione migliorata del GTV e che rimane in listino fino al 1952.



J. Spencer Smith / Orbis

Nella pagina accanto, sopra, un particolare della Moto Guzzi GTC 500 del 1937; sotto, la famosa Moto Guzzi Condor di 500 cc del 1938: questa nuova macchina ha potenza di 27 CV, distribuzione a valvole in testa comandate da aste e bilancieri e cambio a quattro velocità con ingranaggi sempre in presa comandato a pedale: è molto maneggevole e resistente e raggiunge una velocità di 160 km/h. Qui sopra, la monocilindrica da corsa di 250 cc affidata nel 1947-1948 dalla Moto Guzzi al corridore inglese Maurice Cann. Sotto, la monocilindrica di 250 cc dei primati mondiali conquistati da Guglielmo Sandri e da Raffaele Alberti nel 1939.



Archivio Luraschi

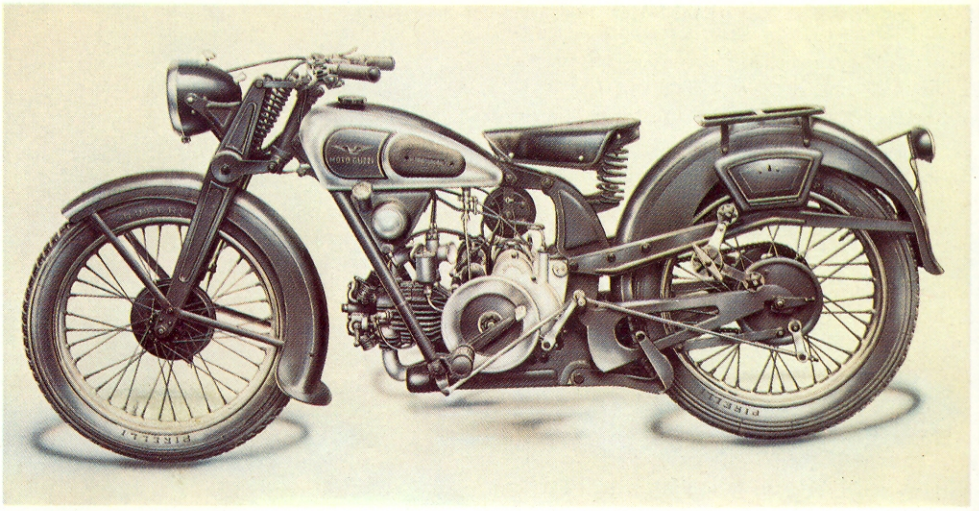
Un'altra famosa macchina di serie costruita dalla Moto Guzzi è il Falcone Sport che sarà in listino dal 1949 al 1958: ha il motore di 499 cc, la potenza di 23 cavalli a 4500 giri, testa e cilindro in lega leggera e gli organi della distribuzione ad aste e bilancieri completamente racchiusi. La macchina, che raggiunge i 135 chilometri orari, ha il classico telaio misto in tubi e lamiera degli altri modelli: nel 1952 sarà prodotta anche una versione Turismo con la potenza di 18,5 cavalli e la velocità di 120 chilometri orari.

Nel 1950 nasce il Galletto, una motoleggera che vuol essere, e vi riesce perfettamente, un compromesso tra lo scooter e la motocicletta, mantenendo i pregi dell'uno e dell'altra ed eliminandone i difetti. Le ruote di medio diametro intercambiabili consentono il trasporto della ruota di scorta e nello stesso tempo assicurano la stabilità che non sempre offrono quelle degli scooter; la carrozzeria portante offre un'ottima protezione al guidatore e consente di trasportare bagagli negati alla motocicletta; le ruote si smontano facilmente come quelle degli scooter, o meglio delle automobili. Una nuova tendenza che nella scia della Moto Guzzi si affermerà negli anni succes-

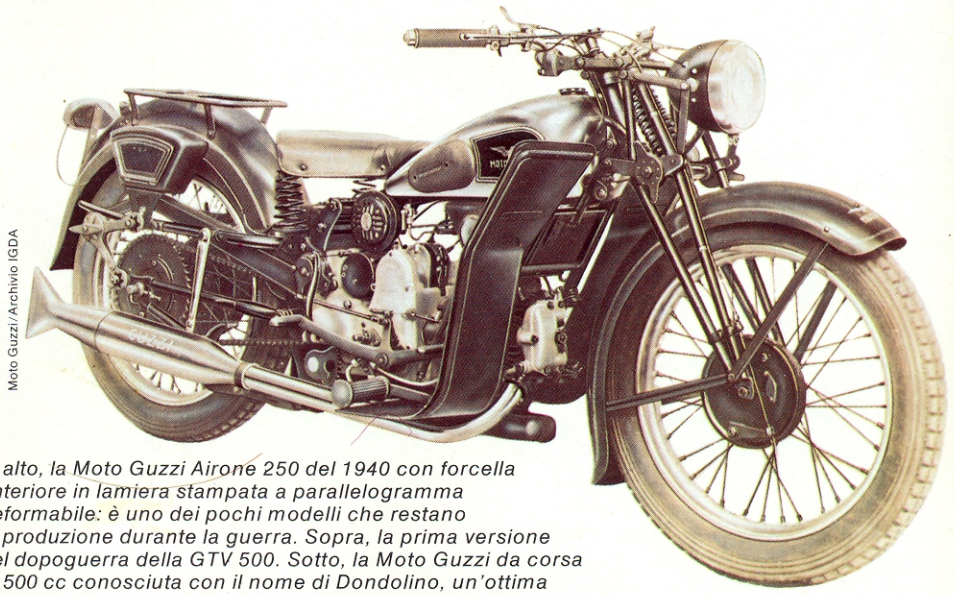
sivi con numerosi modelli di altre marche, anche se nessuno di essi raggiungerà la notorietà del Galletto.

Il Galletto ha il motore a cilindro orizzontale di 150 cc a quattro tempi con distribuzione ad aste e bilancieri, ha la potenza di 6,4 cavalli a 5400 giri, il cambio a tre velocità comandato da un pedale a leva singola (che il cliente può far sostituire con una leva a mano a richiesta) e raggiunge la velocità di 80 chilometri orari. La carrozzeria è un guscio di lamiera saldata portante con forcella anteriore a biscottini inferiori oscillanti e forcellone posteriore a braccio unico al quale la ruota è applicata a sbalzo: il forcellone è controllato da un ammortizzatore a frizione. La ruota di scorta è applicata davanti allo scudo frontale, il serbatoio della benzina verticale è incorporato nella parte anteriore della carrozzeria mentre quello dell'olio è sotto la sella ribaltabile. Davanti alla sella c'è un pianale che consente il trasporto di una valigia di buone dimensioni (disposta verticalmente sul lato più corto) oppure di apposite borse portabagaglio di grandi dimensioni; queste possono essere anche applicate ai lati della ruota posteriore che ha il parafango avvolgente. Le ruote sono di 17 pollici, intercambiabili.

Nel 1951 la cilindrata del Galletto è portata a 160 cc con velocità di 85 chilometri orari e nel 1952 è maggiorata a 175 cc mentre il cambio è a quattro rapporti, con il comando a pedale con leva a bilanciere. Nel 1954 la cilindrata è portata a 192 cc con la

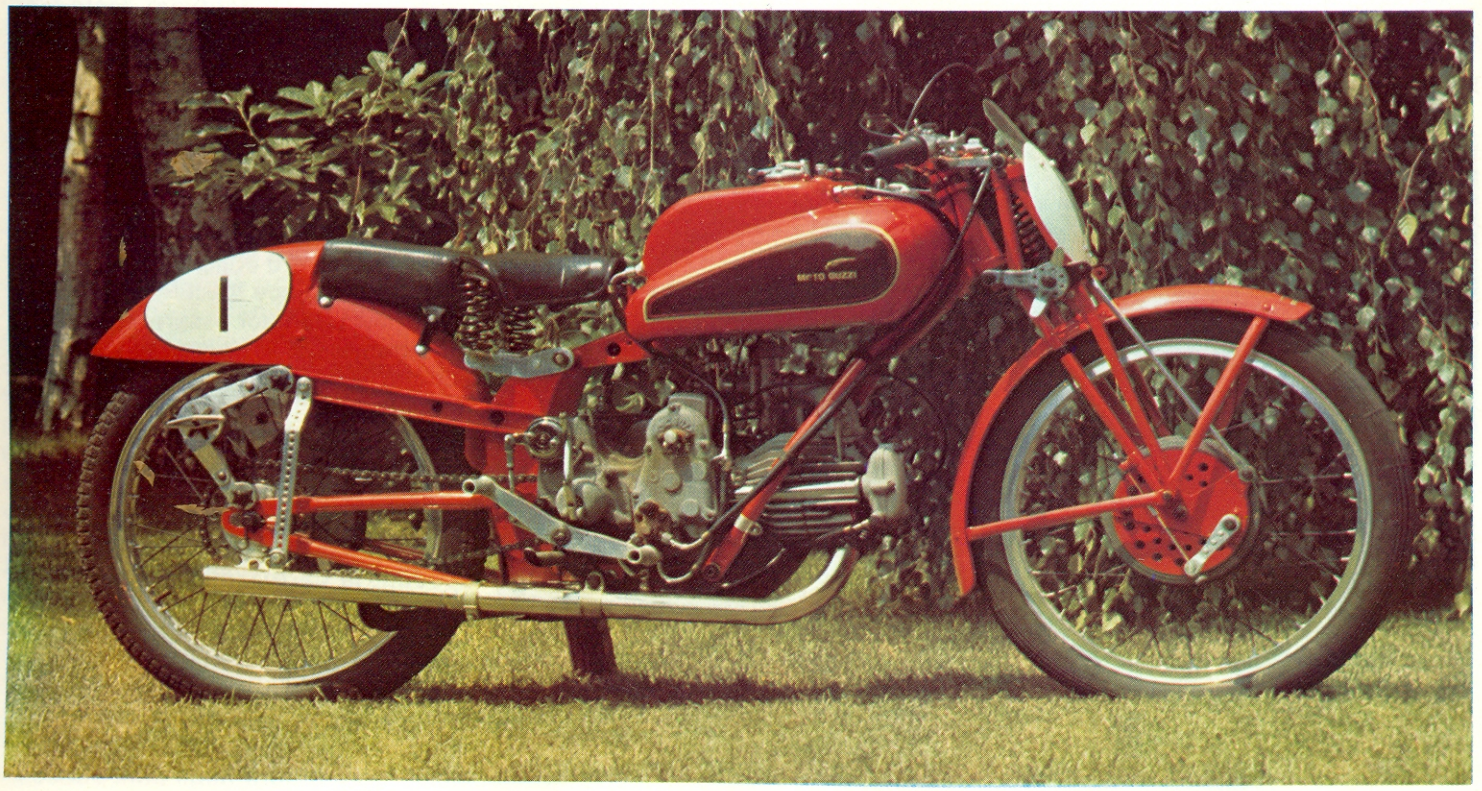


Moto Guzzi/Archivio IGDA



Moto Guzzi/Archivio IGDA

In alto, la Moto Guzzi Airone 250 del 1940 con forcella anteriore in lamiera stampata a parallelogramma deformabile: è uno dei pochi modelli che restano in produzione durante la guerra. Sopra, la prima versione del dopoguerra della GTV 500. Sotto, la Moto Guzzi da corsa di 500 cc conosciuta con il nome di Dondolino, un'ottima macchina da gran fondo, in grado di raggiungere i 180 km/h.



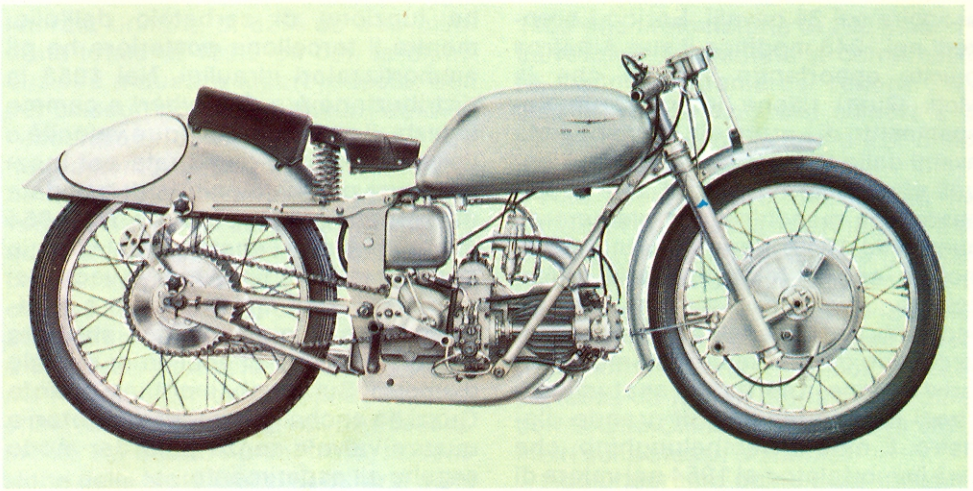
G.A. Rossi

potenza di 7,5 CV e la velocità leggermente superiore agli 85 km/h. Il Galletto resterà immutato fino al 1960.

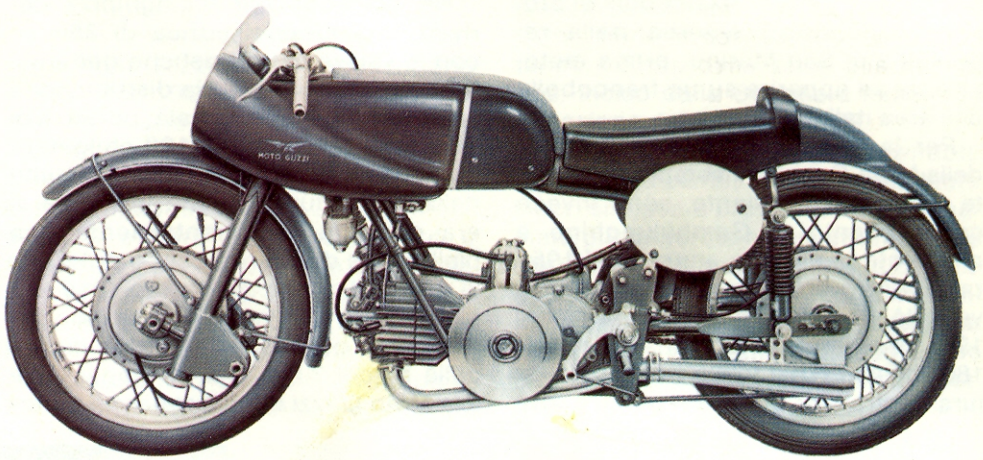
Nel 1950 la Moto Guzzi inaugura la sua galleria del vento, che è la prima in grandezza naturale (e non in miniatura per lo studio dei modellini) che sia stata realizzata nel mondo da una fabbrica di motociclette. La galleria del vento ha lo scopo di consentire prove aerodinamiche sui motoveicoli da corsa e da turismo per ridurre al minimo la resistenza dell'aria e per lo studio delle forme migliori di carenatura.

Dal 1953 al 1957 è in produzione lo Zigolo, una bella motoleggera con il motore a due tempi di 98 cc e il cambio a tre velocità: ha il telaio formato da un tubo centrale integrato con elementi in lamiera stampata con funzione portante e di protezione. La macchina, che raggiunge la velocità di 76 km/h, dal 1954 al 1957 ha una versione lusso con velocità leggermente superiore. Nel 1957 nasce la Lodola 175 normale con il motore a quattro tempi inclinato in avanti di 45°, potenza di 9 cavalli, cambio a quattro rapporti e velocità di 110 km/h.

Alla ripresa dell'attività sportiva dopo la fine della seconda guerra mondiale, la Moto Guzzi si presenta alle gare della classe 250 con una versione migliorata dell'Albatros del 1939, che resta la macchina impiegata ufficialmente dalla Casa di Mandello fino al 1948: i motori da corsa sono ora alimentati con la benzina normale del commercio e la potenza della Albatros

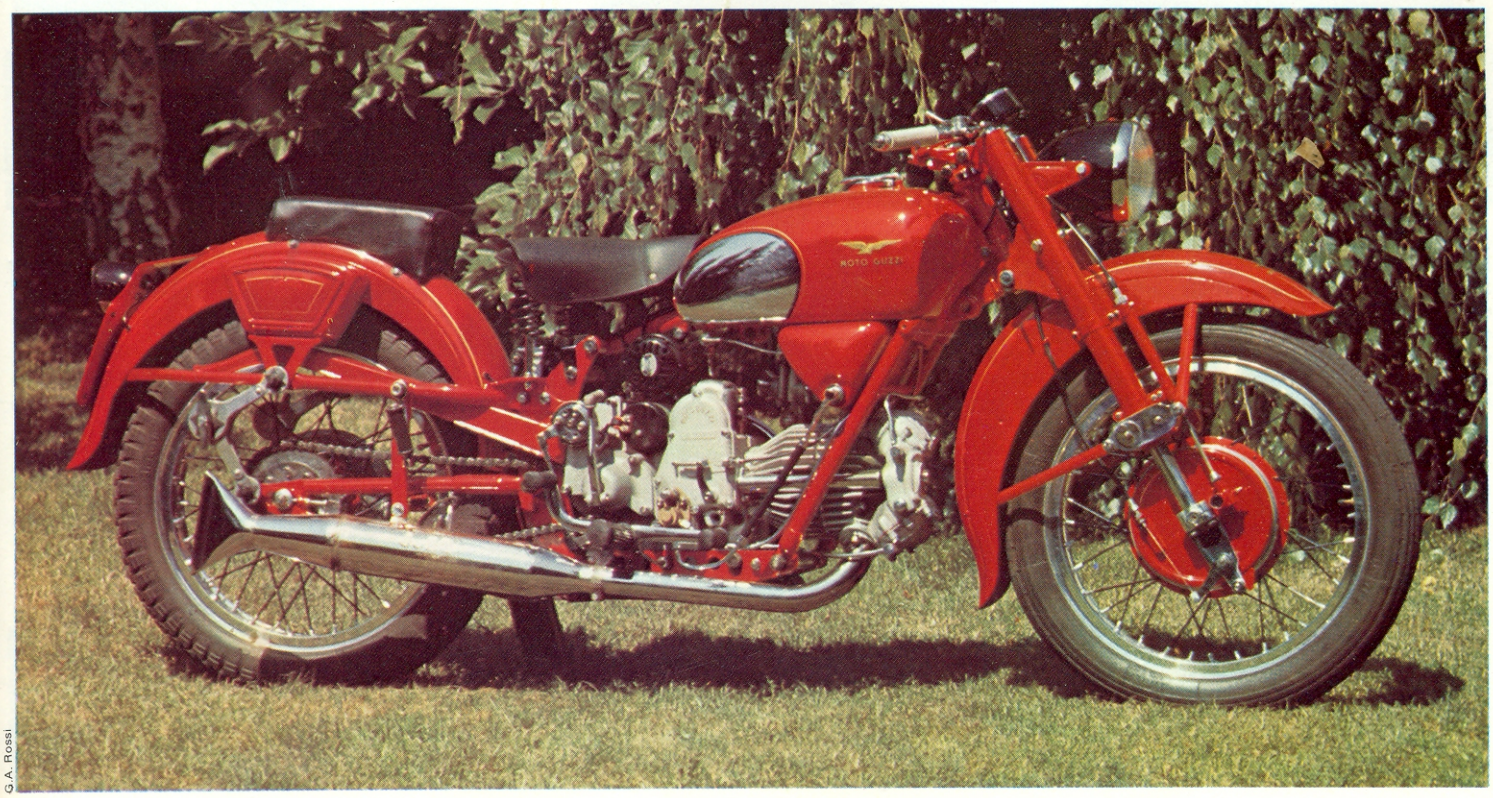


Moto Guzzi - Archivio IGDA



Moto Guzzi - Archivio IGDA

In alto, la Moto Guzzi monocilindrica di 500 cc del 1949; deriva dal Dondolino, modificato nelle dimensioni di alesaggio e corsa da 88 × 82 mm a 84 × 90 mm; proprio per la lunghezza della corsa le venne dato il nome di Gambalunga. Qui sopra, la Moto Guzzi 250 Gambalunghino del 1952, con telaio speciale, forcella anteriore a biscottini inferiori oscillanti, sospensione posteriore a forcellone oscillante con ammortizzatori a frizione, serbatoio anatomico e freni in lega leggera. Sotto, il Falcone di 500 cc, una delle più belle macchine costruite dalla Moto Guzzi nel 1949, con cilindrata di 499 cc (23 CV a 4500 giri).



G. A. Rossi

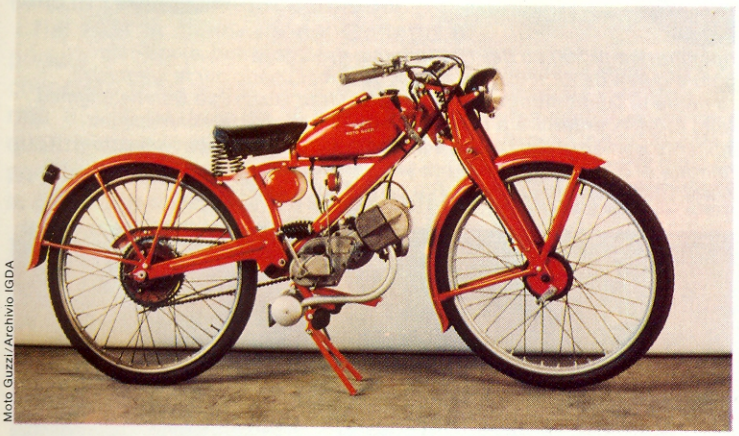
si aggira sui 24 cavalli. Enrico Lorenzetti nel 1948 modifica il suo Albatros privato apportando varianti che la Moto Guzzi ritiene interessanti: l'esperimento di Lorenzetti viene portato avanti dalla Casa, e dal vecchio Albatros che ormai ha fatto il suo tempo nasce una macchina completamente nuova nel 1949; rinnovata anche nel motore, con un telaio speciale, la forcella anteriore a biscottini inferiori oscillanti, la sospensione posteriore a forcellone oscillante con ammortizzatori a frizione, il serbatoio anatomico e i freni in lega leggera di grande diametro. È nato il Gambalunghino, che sarà immortalato nel 1954 nel valore di 5 lire di una serie di francobolli di propaganda sportiva emessa dalla repubblica di San Marino, prima motocicletta ad apparire su un francobollo dell'area italiana.

Per la prima volta le motociclette della Moto Guzzi, da sempre verniciate di un rosso brillante, sono invece color argento. Il Gambalunghino è migliorato di anno in anno e nel 1951 raggiunge con 25 cavalli di potenza la velocità di 175 chilometri orari. Nel 1952 i cavalli sono 27 con velocità di 180 chilometri e il telaio ha una travatura centrale di grande diametro che ha funzione di serbatoio dell'olio, mentre il forcellone posteriore ha gli ammortizzatori idraulici. Nel 1953 la distribuzione è a due alberi a camme in testa, il cambio è a cinque velocità e l'alimentazione è migliorata per mezzo di una pompa a palette di mandata dal serbatoio al carburatore. Nel 1954 il motore è ridisegnato con alesaggio e corsa di 70 × 64,8 mm invece dei classici 68 × 68 mm e il telaio è a traliccio, cioè formato da una struttura reticolare in tubi di acciaio di piccolo diametro. Sul Gambalunghino la Moto Guzzi ha anche sperimentato motori a quattro valvole senza però dar molto seguito all'esperimento.

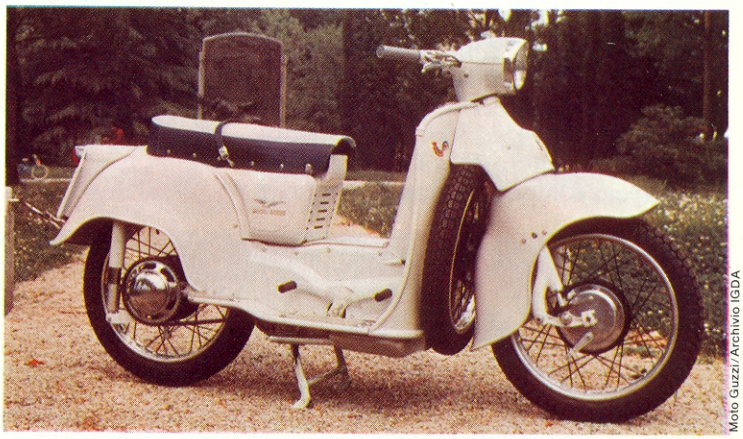
Nel 1953 dal Gambalunghino è derivata una monocilindrica di 350 cc con le stesse caratteristiche generali: il motore di 345 cc ha la distribuzione ad albero a camme in testa, potenza di 31 cavalli e velocità di 190 chilometri orari. Non è la prima 350 costruita dalla Moto Guzzi perché nel 1949 si era prodotta sperimentalmente una bicilindrica di 350 riducendo di 150 cc la cilindrata della 500 e nel 1950 era stata preparata anche una monocilindrica. Ma questa volta il rendimento della macchina è tale da consigliare alla Moto Guzzi di ridisegnare il motore portandolo a 349 cc e fornendolo di distribuzione a due alberi a camme in testa, pur non abbandonando il modello a un solo albero. Nel 1954 la potenza della 350 è di 35 CV con velocità di 220 km/h. Fino al 1957 la macchina resterà praticamente immutata. Poco prima del suo ritiro dalle corse la Moto Guzzi allinea al traguardo l'ultima versione della 350 con peso di soli 98 chilogrammi, potenza di 38 CV e velocità di oltre 230 km/h.

Nella classe 500 alla fine della guerra la Moto Guzzi impiega il modello Condor, poi lo modifica e lo migliora fino a ricavarne il famoso Dondolino che sarà la macchina ufficiale fino al 1948. Il Dondolino, che ha la distribuzione ad aste e bilancieri, è un'ottima macchina da gran fondo che raggiunge la velocità di 180 chilometri orari. Modificato il motore da 88 × 82 a 84 × 90 mm, la lunghezza della corsa lo fa battezzare Gambalunga; il telaio è in tubi con modifiche che rendono la macchina eccezionalmente stabile e maneggevole. In seguito sul telaio Gambalunga è montato il motore Dondolino e ne esce, sempre con il nome di Gambalunga, una macchina ancora più formidabile.

Nel 1954 è prodotta una nuova 500

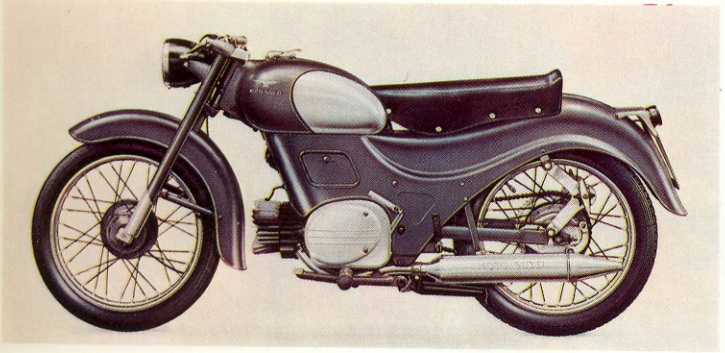


Moto Guzzi/Archivio IGDA

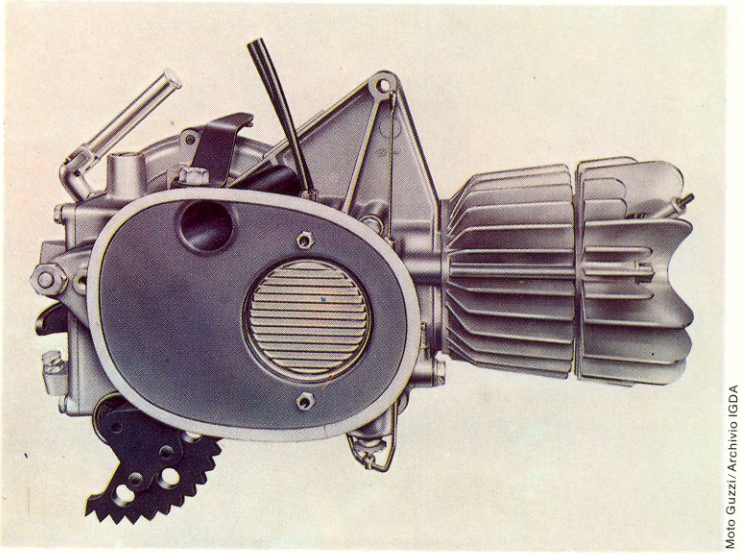


Moto Guzzi/Archivio IGDA

Qui sopra, la prima versione del Guzzino 65, una piccola, formidabile motoleggera in grado di fornire notevoli prestazioni, con comando del cambio a leva a mano: viene prodotta fino al 1954 senza modifiche di rilievo. Sopra, a destra, l'ultima versione del Galletto 192 con avviamento a dinamotore, potenza di 7,5 CV e velocità di 85 chilometri orari: resterà immutato fino al 1960. Sotto a sinistra, lo Zigolo Lusso di 98 cc del 1954. A destra, il particolare del motore dello Zigolo 98 seconda serie del 1958.



Moto Guzzi/Archivio IGDA



Moto Guzzi/Archivio IGDA

con il motore a due alberi a camme in testa che riesce a superare i 230 chilometri orari: sarà rinnovata nel 1956 con il cambio a cinque velocità, la doppia accensione e la velocità leggermente superiore.

Nel 1946 riappare in gara la bicilindrica a V di 500 cc che con la potenza di circa 42 cavalli ha la velocità di 175 km/h; nel 1948 la macchina ha la forcella telescopica e la velocità sale a 180 chilometri orari. L'anno successivo si adotta il telaio con la travatura superiore che contiene l'olio, la sospensione posteriore ha il forcellone oscillante con gli ammortizzatori idraulici e la forcella anteriore ha le biellette inferiori oscillanti. La macchina è più leggera e raggiunge, con la potenza di 45 cavalli, la velocità di 190 km/h. Costantemente migliorata, nel 1951, che è il suo ultimo anno di servizio, ha la potenza di 47 cavalli e la velocità di 210 chilometri orari.

Nel 1948 la Moto Guzzi prepara anche una bicilindrica con il motore di 250 cc a due cilindri affiancati inclinati in avanti di 60°, con la distribuzione a due alberi a camme in testa comandati da ingranaggi e il cambio a quattro velocità. Partecipa soltanto a un paio di gare poi è ritirata definitivamente: aveva la potenza di 23 cavalli e la velocità di 170 km/h.

Nel 1953 la Moto Guzzi si presenta con una nuova 500 con il motore a quattro cilindri longitudinali di 492,3 cc, distribuzione a due alberi a camme in testa e cambio in blocco a quattro velocità. Il motore ha il raffreddamento ad acqua e l'alimentazione a iniezione, la trasmissione finale è ad albero cardanico contenuto nel braccio di sinistra del forcellone posteriore oscillante. Alla fine del 1954, quando la macchina è accantonata definitivamente, la potenza della quattro cilindri si aggira sui 54 cavalli con una velocità massima di oltre 230 chilometri orari. Anche il telaio di questa macchina è a traliccio, con forcella anteriore a biellette inferiori oscillanti.

L'ultima grande macchina da corsa costruita dalla Moto Guzzi è la Otto Cilindri del 1955: prima di questa macchina c'erano state soltanto due altre motociclette con il motore frazionato in otto cilindri, la Curtiss americana del 1908 e la Galbusera del 1938. È curioso rilevare che mentre la Curtiss aveva i cilindri disposti l'uno dietro l'altro longitudinalmente nel telaio, la Galbusera li aveva disposti a V trasversalmente nel telaio: li ha disposti longitudinalmente, sempre a V, la otto cilindri progettata dall'ingegner Giulio Cesare Carcano.

La Moto Guzzi Otto Cilindri ha la cilindrata unitaria di 62,4 cc e la cilindrata totale di 499,2 cc con la distribuzione a quattro alberi in testa, due per ciascun gruppo di cilindri della V, l'accensione a doppio ruttore, il raffreddamento ad acqua, l'alimentazione a otto carburatori collegati da levette di sincronizzazione e il cambio a quattro velocità portato quasi subito a cinque. La potenza iniziale della macchina è di 65 cavalli con velocità sui 260 chilometri orari, ma sale nel 1957 a 80 cavalli con velocità di 280 chilometri orari. Purtroppo quando la macchina dopo due stagioni di assestamento sta dando i primi frutti, la decisione della Moto Guzzi di ritirarsi dalle gare la toglie di mezzo.

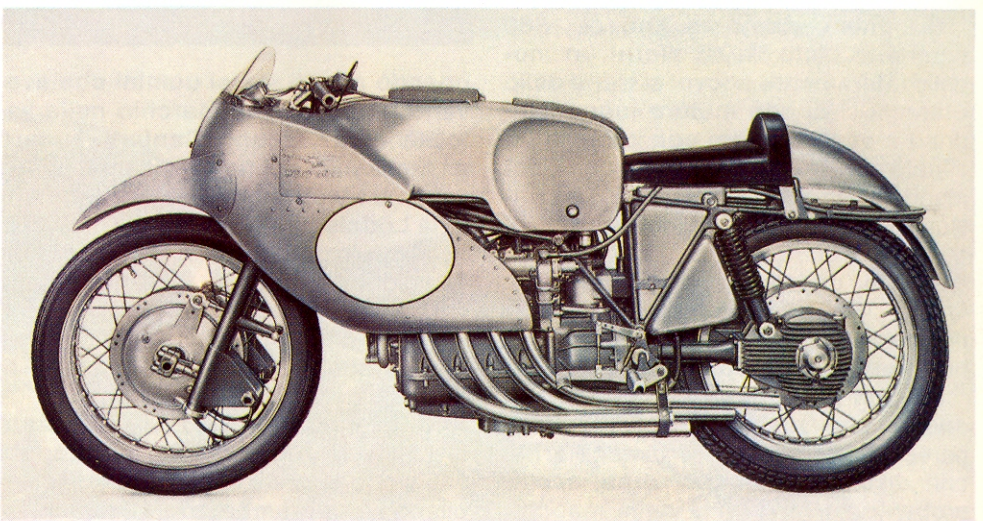
Un breve cenno sui record mondiali della Moto Guzzi nel dopoguerra fino al 1957. Nel 1950 un motore di 73 cc a due tempi, che è poi quello del Guzzino, montato su un telaio speciale lunghissimo avvolto in una carenatura completa, consente alla Casa di Mandello di battere numerosi record a Montlhéry con velocità fino a 115 chilometri orari sulle lunghe distanze.

Nella stessa occasione (nel settembre del 1950) scende in pista anche un Gambalunghino che migliora numerosi record delle classi 250 e 350. Nel 1952 una motocicletta di 250 cc con il carrozzino, alimentata a compressore, conquista numerosi record della classe sidecar fino alla cilindrata di 1200 cc con velocità fino a 221 chilometri sul miglio lanciato.

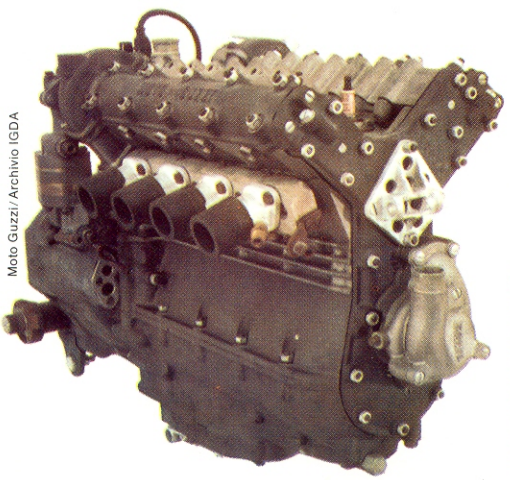
Altri record sono conquistati nel 1955 con un motocarrozzino di 350 cc e infine nel 1957 si svolgono gli ultimi tentativi sulla famosa «fettuccia» di Terracina. In questa occasione Dickie Dale con la 350 monocilindrica supera i 212 km/h sui dieci chilometri con partenza da fermo, mentre Bill Lomas con la Otto Cilindri supera i 243 chilometri sulla stessa distanza.

Aggiungeremo come pura curiosità che chi volesse sentire la «voce» della Otto Cilindri in gara lo può fare ascoltando il disco della serie Sound Stories, inciso dalla Schofield inglese in occasione del T. T. del 1959.

Dopo questi anni ruggenti condotti a ritmo incalzante, l'attività della Moto Guzzi si placa e prende a fluire in maniera più uniforme e soprattutto meno dispendiosa. Il mercato motociclistico non è infatti che stia precipitando nel nulla, ma effettivamente tira meno e le industrie italiane tutte non reagiscono con uno sforzo per rendere più allettanti e moderni i loro mezzi, ma si li-



Moto Guzzi/Archivio IGDA



Moto Guzzi/Archivio IGDA

Sopra, la Moto Guzzi da corsa prodotta nel 1953, con il motore a quattro cilindri, trasmissione ad albero e carenatura a delfino. Qui a fianco, il blocco motore della stessa macchina che aveva i quattro cilindri in linea, raffreddamento ad acqua, alimentazione a iniezione e trasmissione finale ad albero cardanico contenuto nel braccio di sinistra del forcellone posteriore oscillante.

mitano a tirare al risparmio offrendo mezzi, onesti sì, ma senza quel tocco magico (ci penseranno non molto più tardi i giapponesi) che riesca a muovere le acque di un mercato irrimediabilmente stagnante.

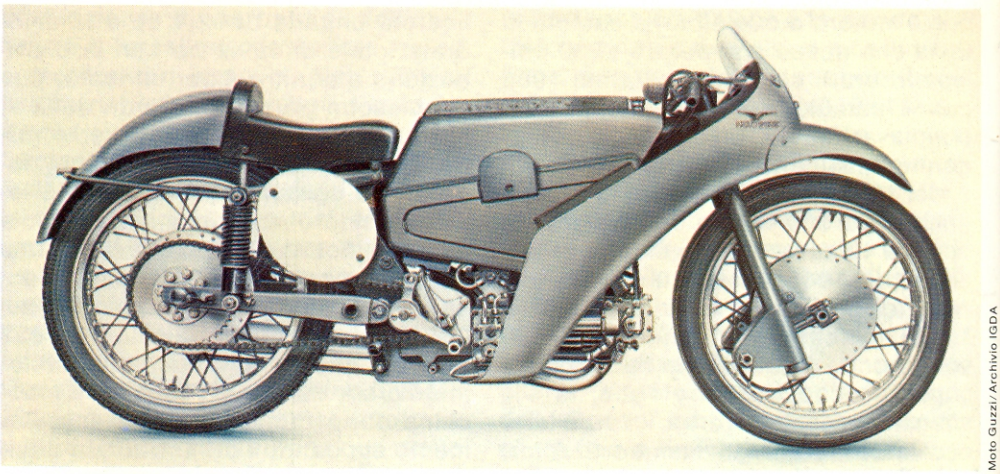
Anche la Moto Guzzi, pur offrendo una gamma di modelli eseguiti con la solita cura, non ha un autentico cavallo di battaglia; ormai di modelli con quella inconfondibile struttura che ha fatto la storia della Casa è rimasto il solo Falcone, che peraltro comincia a non essere più all'altezza dei tempi, anche se verrà prodotto per molto tempo ancora.

In listino troviamo pertanto sul finire degli Anni Cinquanta il più che onesto Cardellino in versione modernizzata con cilindro in alluminio e canna cromata, cilindrata di 73 cc, prima di passare agli 83 cc del 1962; quindi lo Zigolo che nel '58 presenta l'innovazione della canna del cilindro cromata a spessore, cui si unirà alla fine del '59 un aumento della cilindrata a 110 cc; poi c'è la Lodola che è passata nel '59 a 235 cc. Viene modernizzato il Galletto di 192 cc, dotandolo nel 1961 di avviamento elettrico con dinamotore, ma si tratterà del canto del cigno di un veicolo che pur comodissimo, comincia ad apparire demodé.

Bisognerà attendere fino al 1960 perché la Moto Guzzi sforni un modello interamente nuovo: si tratta dello Stornello 125 con motore monocilindrico a quattro tempi con cilindro inclinato e valvole in testa parallele comandate da aste e bilancieri, accensione a volano-magnete e cambio a quattro rapporti. Successivamente lo Stornello, che rimarrà in produzione fino al 1975, subirà varie e radicali modifiche tecniche ed estetiche per rimanere al passo con i tempi.

Sia con lo Stornello sia con la Lodola la Moto Guzzi prenderà parte per parecchi anni alle gare di regolarità, una disciplina sportiva dura, molto probante per la qualità delle macchine, ricca di insegnamenti per la produzione di serie, quindi validissima sotto molti aspetti soprattutto perché si pratica con motociclette certamente molto più vicine a quelle costruite per il pubblico di quanto non avvenga nella velocità. Purtroppo, tuttavia, queste gare non hanno il pubblico e la risonanza delle gare di gran premio, per cui se sono utili alla Casa che vi partecipa le rendono poco sotto il piano propagandistico.

Tuttavia la Moto Guzzi non può abbandonare di colpo, con la rinuncia alle corse di velocità, la sua clientela sportiva e così, a partire dal 1958, si dedica alle gare di fuoristrada, impegnando quegli stessi uomini che avevano dato lustro al marchio nella velocità: cioè Carcano, Cantoni, Todaro e i meccanici del reparto corse.



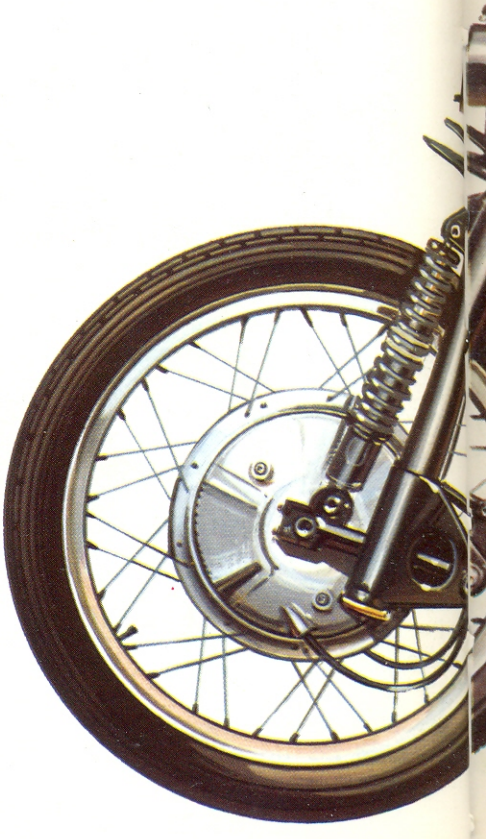
Moto Guzzi/Archivio IGDA

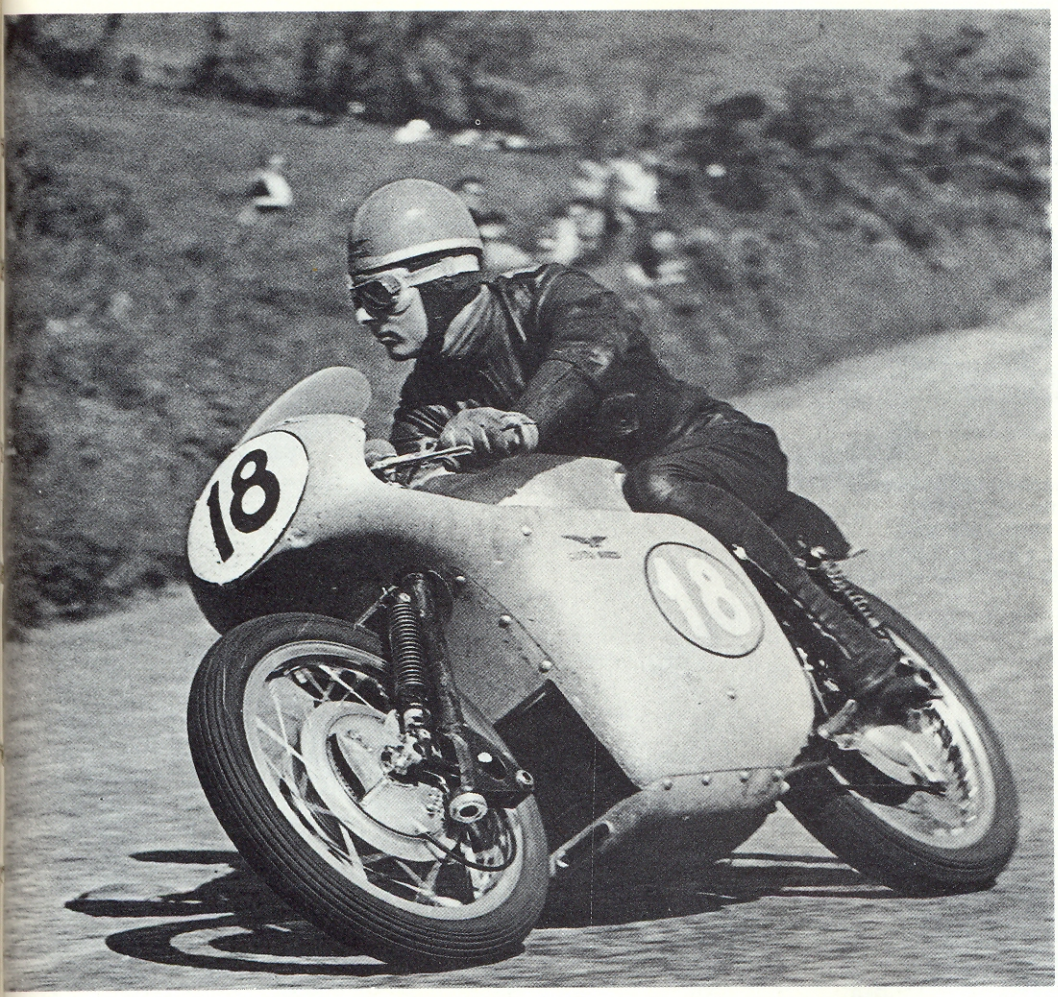
Moto Guzzi/Archivio IGDA

Viene ritenuta adatta all'esperimento la Lodola 175 che con poche modifiche e irrobustimenti, nonché con l'«assunzione» di ottimi corridori della specialità come Gianfranco Saini, Brunone Villa e Sergio Cremaschini, ottiene subito chiare affermazioni di squadra nelle gare della stagione.

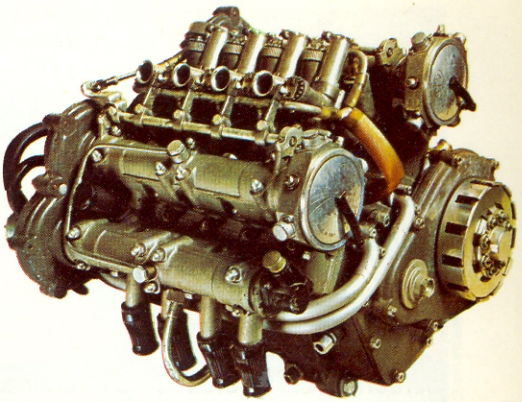
Nel '59 la Moto Guzzi si presenta alle gare di regolarità con la Lodola 175 monoalbero e con la 235 ad aste e bilancieri, entrambe con cilindri in lega leggera e canne cromate a spessore; la potenza è di 12 CV a 7500 giri per la 175 e di 12,5 CV a 6000 giri per la 235, che aumenta a 14 CV a 7500 giri quando anche per questo motore viene adottata la distribuzione ad albero delle camme in testa comandato a catena.

Queste macchine, robuste, molto ben preparate, dalla generosa coppia, ottengono brillanti risultati fra cui quattro medaglie d'oro alla Sei Giorni Internazionale di Gottwaldov in Cecoslovacchia nel '59 con Daminelli, Mattioli, Saini e Tagli. Questo exploit nella più difficile e importante corsa regolaristica del mondo viene ripetuto e



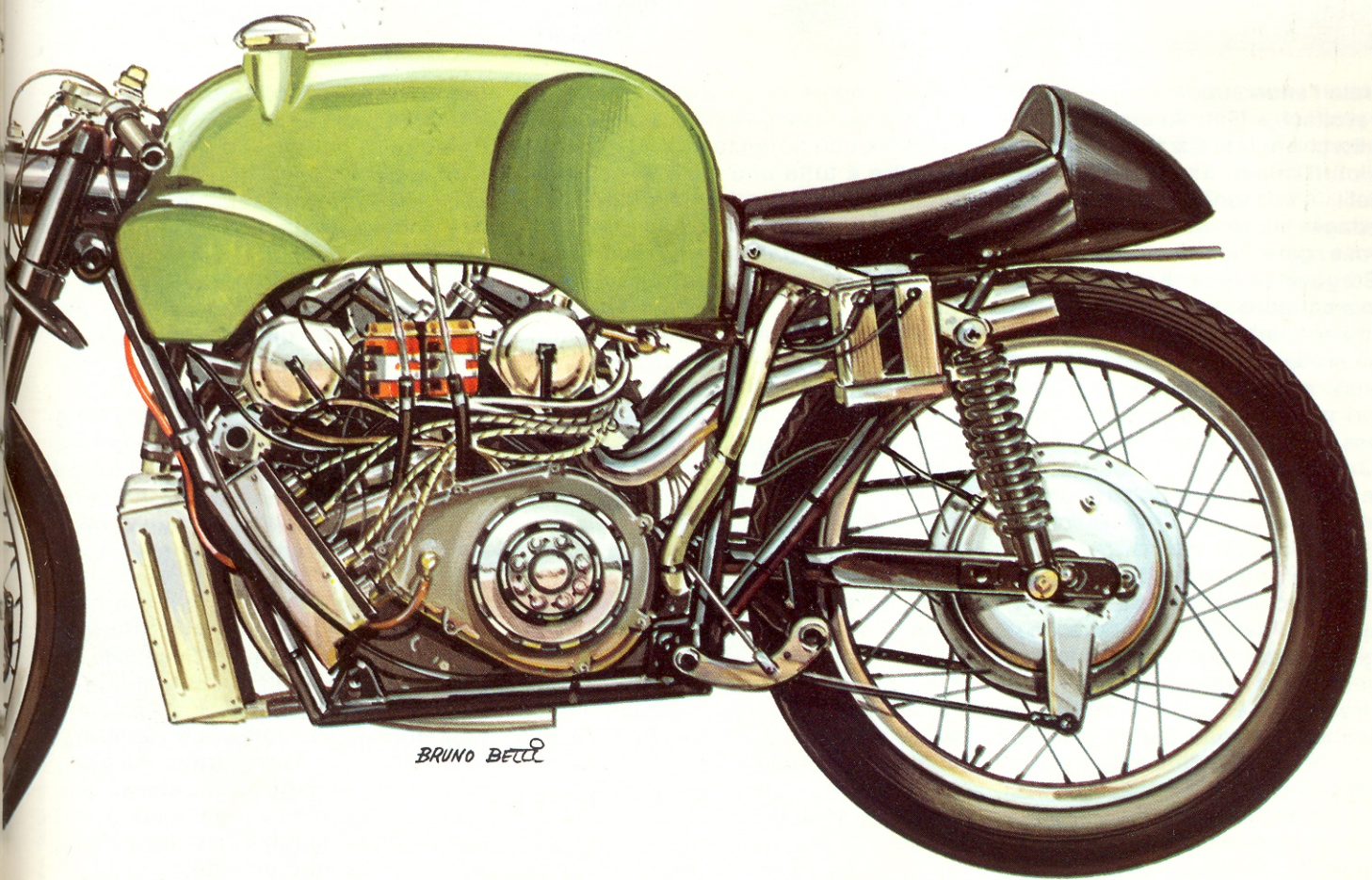


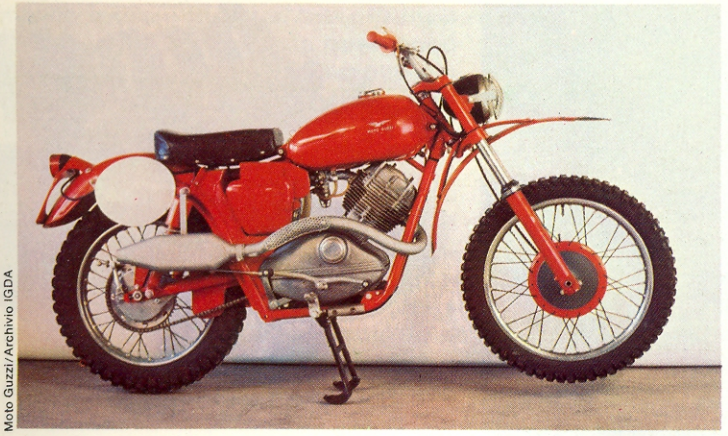
Motor Cycle



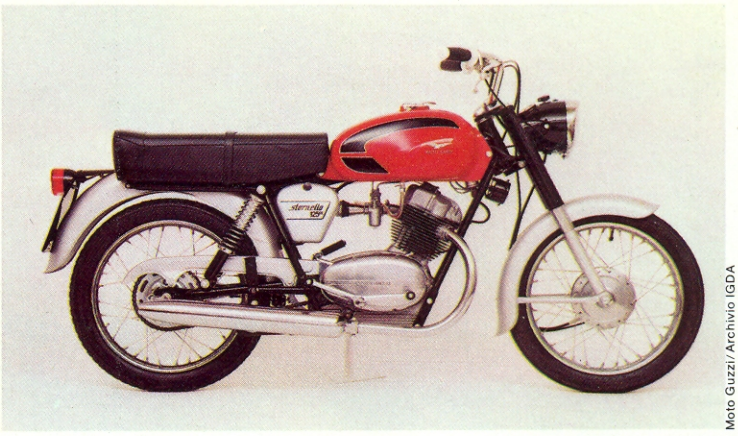
Moto Guzzi

Nella pagina accanto, sopra, la monocilindrica da corsa di 350 cc del 1953; sotto, Ken Kavanagh in azione con la monocilindrica 500 a Senigallia. In questa pagina, sotto, la favolosa Otto Cilindri 500 che, progettata nel 1955, venne portata in gara già l'anno successivo e nel 1957, ottenendo alcune affermazioni, tra le quali la vittoria a Siracusa con Colnago, nella Coppa d'Oro Shell a Imola nel 1957 con Dale, il giro record a Francorchamps con Campbell: molto di più avrebbe potuto fare se il suo sviluppo non fosse stato troncato dal ritiro della Moto Guzzi dall'attività agonistica alla fine del 1957. La potenza era di 68 CV a 12 000 giri e la velocità massima (con carenatura integrale) di 275 km/h. La foto a sinistra mostra Dale in azione nel 1957 con la versione parzialmente carenata. Qui sopra, la magnifica architettura del blocco motore.



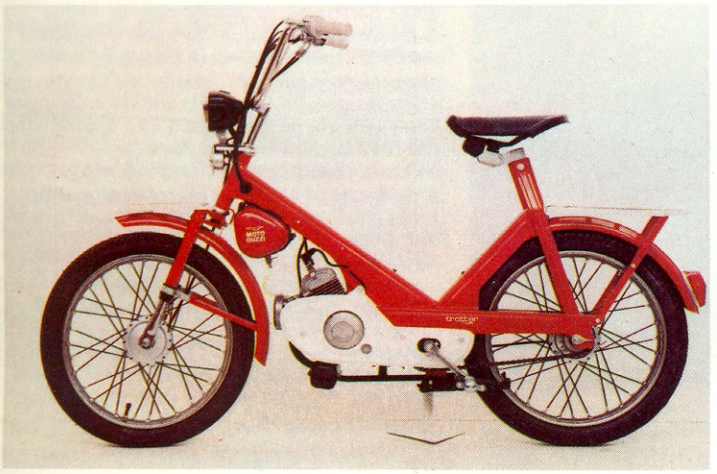


Moto Guzzi/Archivio IGDA



Moto Guzzi/Archivio IGDA

Sopra, la Lodola Regolarità, che otterrà molti successi nel fuoristrada. Sopra a destra, lo Stornello 125 Sport America del 1967-1969. Qui sotto, il diffusissimo ciclomotore Trotter del 1966-1969, che, ridisegnato, verrà ripreso dal 1970 al 1973. Sotto, a destra, il Dingo Cross 50, un riuscito modello della serie piuttosto nutrita dei «Dingo».



Moto Guzzi/Archivio IGDA

Moto Guzzi/Archivio IGDA

migliorato l'anno successivo, nell'edizione svoltasi a Gad Aussee, in Austria, allorché le Lodola permettono ai loro piloti (Dallara, Tagli, Tosi, Saini, Daminelli, Carissoni) di conquistare sei medaglie d'oro, oltre a imporsi in numerose gare nazionali fra cui la Valli Bergamasche e il campionato italiano a squadre.

Quell'anno le Lodola 235 sono ben più numerose di prima nelle gare di regolarità perché anche parecchi corridori privati hanno potuto acquistare esemplari della macchina che la Moto Guzzi ha deciso di costruire in piccola serie proprio per gli appassionati del settore.

Nel '61 le Lodola ufficiali vengono ulteriormente potenziate: la cilindrata passa a 247 cc, il cambio passa a cinque rapporti, i cavalli salgono a 16 a 7500 giri. Sia questa versione come quella di 175 cc ottengono nuovi importanti successi fra cui non mancano le medaglie d'oro conquistate alla Sei Giorni del '61 in Inghilterra con Dallara, Daminelli e Gianfranco Saini, cui si è unito il fratello più giovane Eugenio.

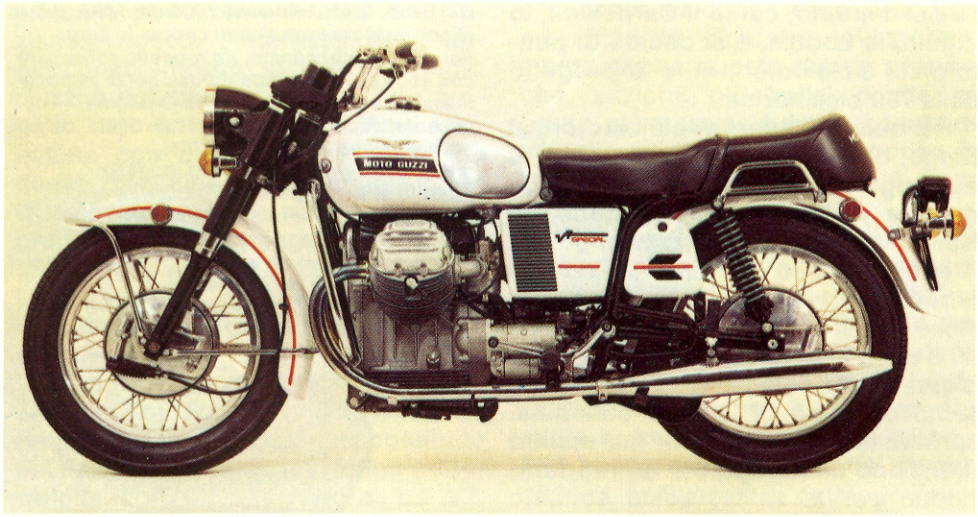
Nel 1962 entra in scena anche lo Stornello 125, adattando il motore del modello sport con valvole inclinate anziché verticali parallele, compresso a 11,3:1 e con potenza di 12 CV a 8000 giri, oltre a tutta una serie di accorgimenti tipici del fuoristrada, non solo per adattarlo ai terreni più impervi, ma anche per facilitare e rendere più veloci le operazioni di controllo e le riparazioni.

Il più importante risultato dello sforzo compiuto dalla Moto Guzzi con il suo imponente schieramento di macchine in tre cilindrate nelle gare di regolarità è la conquista del «Vaso d'Argento» (premio attribuito alle squadre) alla Sei Giorni Internazionale del 1963, svoltasi in Cecoslovacchia, oltre alle medaglie d'oro ottenute dai suoi soliti piloti cui si sono aggiunti Bertotti, Vergani, Gorini e Moscheni. In totale dieci medaglie d'oro nel '63, in aggiunta alle sei conquistate nel '62.

Alla fine del 1964, così come si era ritirata dalla velocità, la Moto Guzzi decide di rinunciare anche alla partecipazione diretta alle gare di regolarità; tuttavia per molto tempo ancora si vedranno esibirsi sui campi di gara le sue moto da fuoristrada, e particolarmente gli Stornello, condotti da corridori privati.

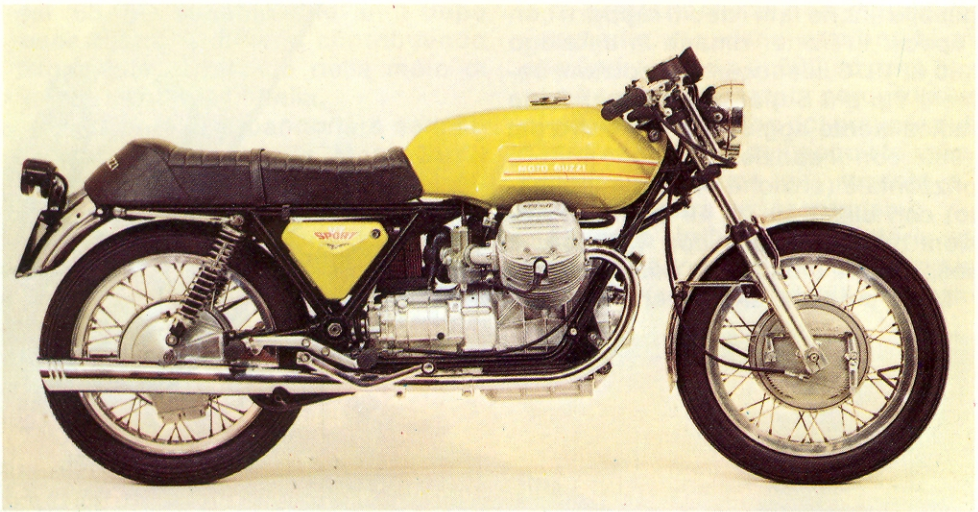
Mentre la Lodola è destinata di lì a poco a scomparire dal listino anche nella versione stradale, lo Stornello avrà ancora lunga vita e, oltre ai modelli per uso utilitario, verrà prodotto anche il tipo «Regolarità» simile a quelli usati in corsa e sostituito più tardi, nel 1968, dal modello Scrambler, ormai però senza alcuna velleità sportiva.

La rinuncia alle gare di regolarità e altre economie sono dettate da una nuova piega che hanno preso gli eventi; la Moto Guzzi, questa industria che ha dato un'impronta tanto marcata a un lungo periodo della storia motociclistica italiana soprattutto, ma anche straniera, si trova in serie difficoltà. Intorno al 1964, unitamente a una stasi del mercato, si verificano altri fatti determinanti per i destini dell'azienda che ormai non è più retta dagli uomini che le hanno dato vita. Emanuele Vittorio Parodi e il nipote Angelo sono morti nel periodo della guerra, il figlio Giorgio è pure deceduto nel '55 e nel novembre del 1964, a 75 anni, anche Carlo Guzzi muore.

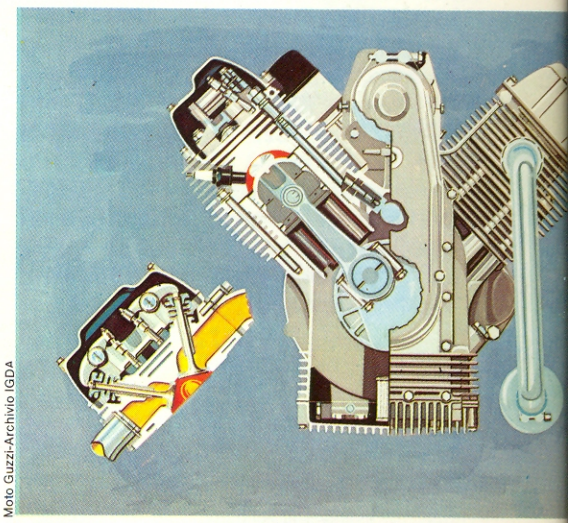


Moto Guzzi-Archivio IGDA

A fianco, la V7 Special del 1969, il primo passo verso l'«abbellimento» della serie V7 che poco dopo (1971) vedrà nella Sport (foto sotto a sinistra) uno degli esemplari più riusciti, non solo sul piano estetico, ma soprattutto per quanto riguarda prestazioni e guidabilità. La Special, di 757 cc, disponeva di 45 CV, mentre la Sport, di 748,4 cc, aveva 52 CV e toccava i 200 chilometri orari. Nella foto in basso a sinistra, il modello California di 850 cc, prodotto dal 1971 al 1974 principalmente per il mercato americano. Nel disegno qui sotto, uno spaccato del caratteristico motore a V che mostra il gruppo dell'imbiellaggio, e il particolare di una testa con i bilancieri e le molle cilindriche delle valvole, in fase di scoppio.



Moto Guzzi-Archivio IGDA



Moto Guzzi-Archivio IGDA

Moto Guzzi-Archivio IGDA

Della stirpe dei fondatori resta a dirigere la Moto Guzzi il solo Enrico Parodi, fratello di Giorgio: incappa in un periodo sfortunato nel settore degli impegni con l'estero, degli investimenti e di valutazione del mercato; le cose precipitano più rapidamente di quanto si potesse pensare.

Per cercare di superare queste difficoltà, si tenta la via del ciclomotore, cioè di un veicolo utilitario e popolare che possa rinverdire i successi ottenuti nel dopoguerra dal Guzzino. Nasce così nel 1963 il Dingo, un robusto ciclomotore con telaio stampato e cambio a tre marce comandato a manopola, nelle versioni Turismo e Sport, capostipiti di una vastissima serie di modelli che, utilizzando di massima lo stesso motore rielaborato e rimodernato, con cambio a quattro rapporti, con frizione centrifuga, con telaio in tubi in sostituzione di quello in lamiera che verrà però ripreso per i modelli utilitari monomarcia, sarà in catalogo fino al 1975.

Il Dingo incontra un certo favore e viene venduto, ma non basta a risollevare le sorti dell'azienda che il 25 febbraio 1966 viene posta sotto am-

ministrazione controllata e gestita da un comitato di direzione presieduto da un fiduciario delle banche creditrici e dell'IMI (Istituto Mobiliare Italiano), che come prima operazione attua un massiccio sfoltimento del personale, particolarmente a livello dirigenziale. Saltano così uomini di inestimabile valore come l'ingegner Carcano e Cantoni, oltre a numerosi altri che tanto avrebbero ancora potuto fare per il futuro dell'azienda.

Questa conduzione provvisoria dura un anno, poi il primo febbraio 1967 viene costituita la SEIMM (Società Esercizio Industrie Moto Meccaniche), una filiazione dell'IMI, che regge le sorti della Moto Guzzi fino all'avvento della gestione De Tomaso sul finire del 1972.

La SEIMM, avvalendosi anche dell'esperienza commerciale dell'ingegner Michele Bianchi, che già si trovava alla Moto Guzzi proveniente dalla Gilera, e di quella tecnica di Lino Tonti, proveniente dalla Bianchi, opera con oculatezza e puntella efficacemente il vacillante stato di cose.

La produzione viene sfrondata dei modelli meno rispondenti alle esigenze del mercato, come il Cardellino, lo Zigolo, la Lodola, e si decide di puntare sui ciclomotori, oltre al progetto della 700 bicilindrica.

Per quanto riguarda i ciclomotori, al Dingo, che già ha un suo mercato, si aggiunge il Trotter che vede la luce durante il difficile 1966. Il concetto ispiratore, nella realizzazione del Trotter, è quello di creare un veicolo ultrautilitario al prezzo più basso possibile. Infatti questo ciclomotore di soli 40,8 cc (quindi al disotto dei limiti ammessi per la categoria), dotato di un semplice telaio in lamiera stampata, sprovvisto di sospensioni ma munito di frizione centrifuga più un rapporto ridotto per la salita, costa soltanto 54 000 lire, cifra indubbiamente appetibile anche fatti i debiti rapporti con l'epoca. Il Trotter rimane in catalogo fino al 1973 in successive edizioni come il Vip e il Super del '67; poi viene radicalmente aggiornato sul finire del 1969 con l'adozione di un motore orizzontale (anziché verticale inclinato) con cilindrata di 49 cc nelle versioni monomarcia e con variatore e sospensioni anteriore e posteriore.

Ma il modello che, anche se dap-

Qui sotto, la Idro-Convert 1000 del 1975, dotata di convertitore idraulico di coppia in luogo del cambio meccanico, un modello sofisticato che ebbe però modesta diffusione; la velocità massima era di 175 km/h. Nella pagina accanto, sopra, il Nuovo Falcone 500 nella versione Sahara del 1974, ultimo allestimento di questo modello passato attraverso edizioni militari e civili, senza mai avvicinare però la fama del vecchio Falcone. Nella foto sotto (sempre nella pagina accanto), una V7 Special appena modificata nell'assetto, guidata da Riva in una delle prime gare per moto di serie, nel 1970.

G. Davies

principio poco remunerativo per l'azienda, ridesta l'interesse degli appassionati intorno al marchio Moto Guzzi è indubbiamente il V7, un progetto nato sul finire degli Anni Cinquanta con destinazioni diverse da quelle prettamente motociclistiche. Questo schema di motore è infatti progettato per equipaggiare una vetturetta utilitaria, ma l'accordo non viene raggiunto e pertanto ritroviamo il bicilindrico a V a muovere il veicolo militare «Tre per Tre».

Soltanto dopo un'insistente richiesta della Polizia che vuole rinnovare il proprio parco motociclistico costituito dai Falcone, viene allestita una motocicletta con questo motore. La V7, versione civile, è presentata sul finire del '65, ma soltanto due anni dopo viene costruita in serie contribuendo largamente al rilancio della moto di grossa cilindrata in Italia.

Prima però di abbandonare definitivamente il Falcone, la Moto Guzzi tenta un'operazione di ringiovanimento di questo modello e nel 1969 ne presenta un'edizione che della progenitrice conserva soltanto la soluzione del cilindro orizzontale. Che il vecchio Falcone fosse una gran macchina lo dimostra involontariamente anche questa nuova edizione che, anziché più bella, risulta più brutta, più massiccia e più pesante del modello originario. In compenso ha l'avviamento elettrico e freni e sospensioni più moderni.

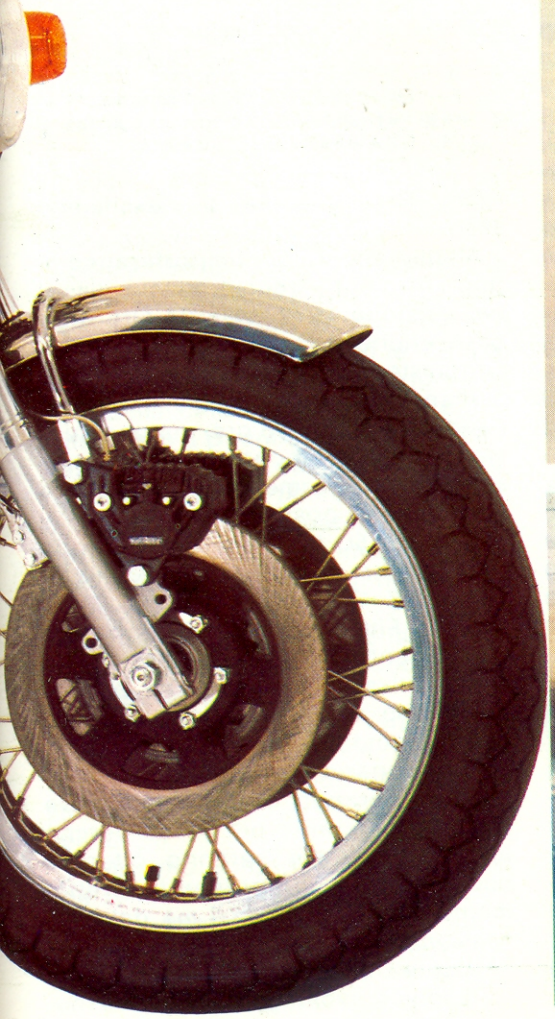
Il «Nuovo Falcone», costruito nelle versioni militare e civile, ha alesaggio e corsa di 88 × 82 mm pari a 498,4 cc, potenza 26,2 CV a soli 4800 giri, valvole in testa inclinate comandate da aste e bilancieri, cambio a quattro rapporti, accensione a spinterogeno, telaio a doppia culla in tubi, peso di 214 chilogrammi e velocità di circa 130 km/h. Rimane in catalogo fino al 1976 con alcuni ritocchi in fatto di stile e di prestazioni ma non sfonda mai veramente. Ne viene approntata anche una versione di 600 cc, che però non è commercializzata perché il salto di cilindrata finirebbe col gravare sulle spese accessorie dell'acquisto vero e proprio. L'edizione più recente è il modello Sahara per granturismo.

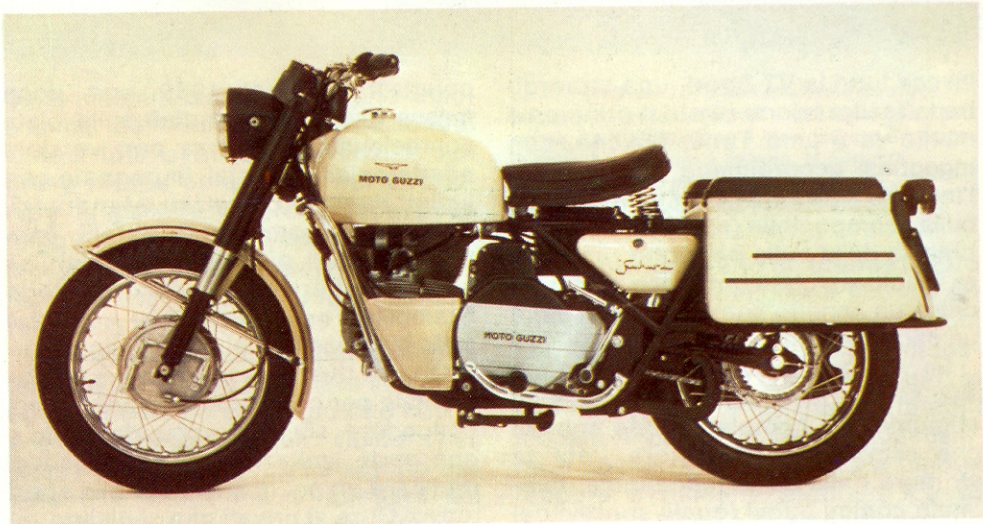
Essendo irrilevante la storia del Nuovo Falcone, seguiamo il cammino percorso (nel settore delle maggiori cilindrate) dalla V7, che, nata un po' bruttina, si affina e trasforma nel tempo diventando una delle motociclette più belle, efficienti e ambite dai patiti dei lunghi viaggi e della velocità.

La versione 1967 ha alesaggio e corsa di 80 × 70 (× 2) mm, pari a 703,7 cc, potenza di 40 CV a 5800 giri, avviamento elettrico, cambio a quattro marce, peso di 230 kg e velocità massima di poco oltre i 160 orari. Già nel 1969 appare la più raffinata ed elegante V7 Special, motore maggiorato a 757 cc, con migliorie tecniche ed estetiche; la verniciatura è bianca con filetti rossi e telaio nero.

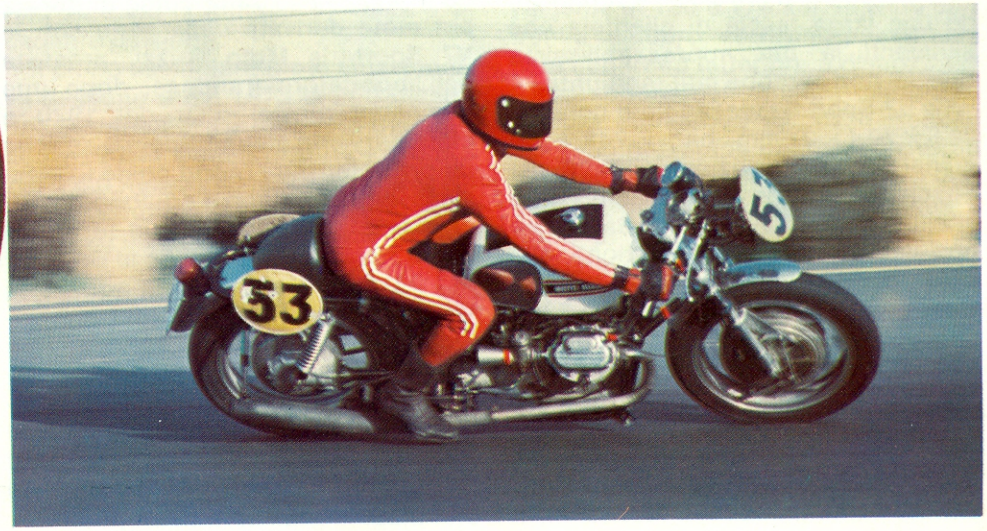
Ormai la strada della V7 è tracciata e alla Special si uniscono le versioni più massicce e accessoriate dedicate al mercato americano, come la Ambassador, la Eldorado, la California. La bicilindrica Moto Guzzi è molto apprezzata per la sua solidità, il temperamento da granturista, la «pulizia» del cardano, la comodità dell'avviamento elettrico; si pensa tuttavia che la sua evoluzione abbia praticamente raggiunto il meglio e soprattutto la sua destinazione sia ben definita.

Nel 1971, a sorprendere tutti salta





Moto Guzzi-Archivio IGDA



R. Patrignani

Moto Guzzi / Archivio IGDA

Tra le prime motociclette realizzate dalla Moto Guzzi dopo la gestione De Tomaso figura la 250 bicilindrica due tempi, qui nella versione TS del 1973 in seguito dotata di freno anteriore a disco. La potenza è di 24,5 CV e la velocità di 130 km/h.

invece fuori la V7 Sport, una straordinaria realizzazione di cui il principale merito va a Lino Tonti, riuscito, con ingegnosi accorgimenti, a sistemare l'ingombrante motore a V in un telaio a culla scomponibile (si smonta cioè un braccio della culla per poter rimuovere il motore), che conferisce alla macchina un aspetto snello e filante ed è un capolavoro ai fini della stabilità.

La V7 Sport è stato il modello decisivo nell'evoluzione del V7, perché ha abbandonato completamente schemi che sembravano di rigore data la struttura della parte meccanica, rivelando confini nuovi (quelli sportivi nel vero senso della parola) e interessando una larga fascia di clientela che altrimenti la pur apprezzabilissima Special non avrebbe mai raggiunto.

La V7 Sport ha alesaggio e corsa di 82,5 × 70 (× 2) mm, pari a 748,4 cc; quindi una lieve riduzione rispetto alla Special proprio per rientrare nei limiti di cilindrata di 750 cc in vista di una non improbabile partecipazione alle corse riservate alle moto di questa classe. La potenza è di 52 CV a 6300 giri, i carburatori sono da 30 mm, il cambio è a cinque rapporti, il freno anteriore è a doppio disco, il peso è contenuto in 206 chilogrammi e la velocità massima è di 200 km/h.

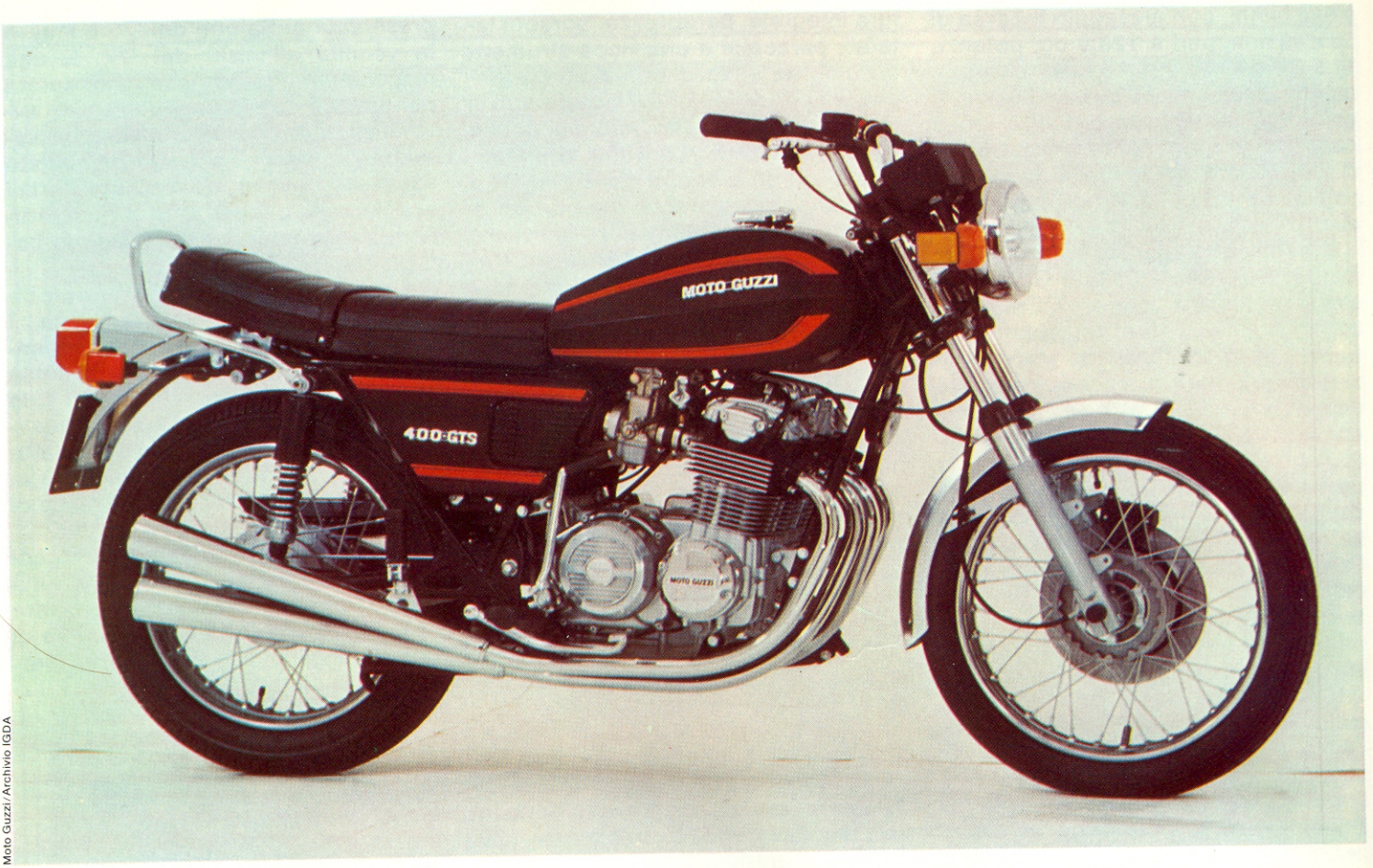
Solo poco tempo prima, la Moto Guzzi ha ripreso gusto alla velocità conquistando nel 1969 una ricca messe di record mondiali sulla pista sopraelevata di Monza con versioni adattate delle Special, impegnate con i piloti Pagani, Trabalzini, Mandracci, Patrignani, Brambilla, Bertarelli, Tenconi e Venturi, più i sidecaristi Dal Toè e Auerbacher (cui si unisce Vittorio Brambilla), nelle classi 750 e 1000 e sulle distanze fino ai 1000 chilometri.

Questa riuscita esperienza è fondamentale per convincere la direzione a concedere, sia pure saltuariamente e con certe limitazioni, il permesso di dedicare un po' di interesse allo sport attivo. Oltre ai privati che si distinguono in Italia nelle varie corse di durata per moto derivate dalla serie con le V7 Sport, la Moto Guzzi, pressata dall'importatore francese, dopo una comparsa al Bol d'Or del 1970 a Montlhéry con alcune Special appena un po' potenziate (nono posto in classifica generale con l'equipaggio Riva-Krajka), si presenta con le nuove Sport maggiorate a 850 cc al Bol d'Or del '71 a Le Mans con gli equipaggi Vittorio Brambilla-Mandracci e Riva-Sciaresa, cui si aggiungono alcune macchine messe in campo dall'importatore francese. La V7 di Brambilla-Mandracci sta alternativamente al comando dieci ore su 24 e conclude al terzo posto a causa di una caduta di Mandracci e di una perdita di carburante; Riva-Sciaresa si classificano sesti.

Meglio ancora si comporteranno le Sport (ora con i freni idraulici a disco) nell'edizione 1972 della 24 Ore francese, anche se la sfortuna impedirà di conquistare il risultato ormai a portata di mano: Mandracci e Riva, sulla 850, condurranno per 18 ore, ma una nuova caduta e un inconveniente al preselettore non permetteranno di risalire oltre il quarto posto.

Con le 750 la Moto Guzzi prende parte anche alla prima 200 Miglia di Imola del '72 con Brambilla, Mandracci e Findlay, ottenendo onorevoli piazzamenti. Ma è nelle gare per le moto derivate dalla serie che le V7 si esprimono meglio e particolarmente sotto la guida di Abbondio Sciaresa, concessionario Moto Guzzi per Sondrio, coglieranno le più significative affermazioni, tanto più valide perché alcune di queste saranno ottenute con macchine non preparate direttamente dalla Moto Guzzi ma dal concessionario di Mandello Lario, l'ex corridore Duilio Agostini.

La logica evoluzione dopo le espe-



Moto Guzzi / Archivio IGDA

La 400 GTS del 1975 con motore a quattro cilindri, derivata dalla 350 presentata due anni prima. La distribuzione è monoalbero a camme in testa comandato a catena, la potenza di 40 CV a 9000 giri, il peso di 175 kg e la velocità massima di 170 chilometri orari.

rienze fatte con i motori di 850 cc è la nascita di un modello di questa cilindrata, il California del 1971, cui fa seguito nel '72 la GT. La 850 Le Mans è già in incubazione, anzi praticamente pronta, ma nuovi avvenimenti giungono ad imporre ancora una volta una svolta decisiva nella Società.

Senza che la cosa trapelasse prima del tempo, sul finire del 1972 nella gestione della Moto Guzzi subentra l'argentino De Tomaso cui la SEIMM cede l'onore e l'onere di reggere le sorti della celebre industria. De Tomaso, nato a Buenos Aires nel 1928 e trasferitosi in Italia nel '55, ex corridore automobilista di talento, ha impiantato in Italia già da qualche anno l'omonima fabbrica di automobili d'élite, poi inaspettatamente piomba nel motociclismo, rilevando nel 1971 l'85% del pacchetto azionario della Benelli, altra gloriosa marca in difficoltà; poi la sorpresa della Moto Guzzi.

La prima cosa che si verifica con l'avvento di De Tomaso è, come già era successo nel periodo di amministrazione controllata, un diradamento dei ranghi.

Abilissimo uomo d'affari, dotato di una solida corazza che lo tiene al riparo da «sentimentalismi», prende in pugno le redini con polso fermo, arrivando anche a chiudere lo stabilimento quando certe rivendicazioni delle maestranze gli sembrano insostenibili per il ménage dell'azienda. Oltre a ridurre i quadri operativi, le sue prime mosse consistono nel coordinare la gamma di produzione della Moto Benelli e della Moto Guzzi e nel lanciare nuovi coraggiosi modelli di motocicletta in grado di fare concorrenza alle giapponesi.

Questo suo intento, parzialmente fallito, è però valso a mettere in luce la obiettività del personaggio che non si è impuntato su un'idea, valida «per forza» perché sua, ma ha saputo accettare la situazione e ripiegare sui modelli che riteneva meno concorrenziali, cioè la gamma V7 della precedente gestione.

Il primo esemplare Moto Guzzi nuova gestione è nel 1973 la 250 bicilindrica due tempi TS (derivata da identico modello Benelli) con 24,5 CV a 7570 giri, funzionamento con miscela al 4%, cambio a cinque rapporti, peso di 137 kg e velocità di 130 km/h circa. Successivamente questo modello, che contrariamente all'esemplare Benelli ha i cilindri in lega leggera con canna cromata, verrà dotato di accensione elettronica e freni anteriori a disco anziché a tamburo.

Nel 1974, con sorprendente rapidità, sono già pronte due interessanti quattro cilindri di 350 e 400 cc con distribuzione monoalbero in testa che però non incontrano un grande favore perché troppo somiglianti alle già affermate quattro cilindri Honda, cui non aggiungono proprio nulla di inedito. La 350 ha 31 CV a 9200 giri, la 400 ha 40 CV a 9000 giri; entrambi i modelli, siglati GTS, hanno accensione a spinterogeno, cambio a cinque rapporti, avviamento elettrico; il peso è di circa 180 kg e la velocità rispettivamente di 150 e 170 km/h. Nate con freni a tamburo, verranno poi aggiornate con freno anteriore a disco.

Nel settore delle minori cilindrate, sempre attingendo al pozzo Benelli, vengono presentati nel '74 il Cross 50 e il Nibbio, entrambi con motore a due tempi di 49 cc. Ad essi si unisce il Chiù, di caratteristiche prettamente utilitarie, che è in pratica una versione ulteriormente perfezionata del Trotter, anche se molte parti sono radicalmente rifatte.

Non viene neppure trascurato il settore delle 125 e, sempre con modelli ambivalenti Guzzi-Benelli, nel '74 vengono presentati, e venduti nel '75, due modelli di questa cilindrata, il Tuttoterreno e il Turismo, con motore

a due tempi, con alesaggio e corsa di 56 × 49 mm, pari a 120,6 cc, potenza 11,5 CV a 6700 giri, cambio a cinque rapporti, velocità di circa 105 km/h per il tipo fuoristrada e di 115 km/h per il Turismo che, oltre alla parte ciclistica, è differente dall'altro in vari particolari, tra cui il freno anteriore a disco.

Si migliorano intanto le V7, il tipo di moto che la clientela Moto Guzzi mostra di preferire nettamente. Fra le più importanti innovazioni va segnalata la frenata integrale (brevetto Moto Guzzi-Brembo) che va ad equipaggiare dapprima la 850-T3 e che consiste nel comando accoppiato tra uno dei due dischi della ruota anteriore e quello posteriore, mediante pedale, mentre con la leva sul manubrio si comanda separatamente, in caso di bisogno, l'altro anteriore. Questo sistema si dimostra molto valido, affidabile e riposante, tanto che anche in corse di durata viene utilizzato con piena soddisfazione dai corridori privati.

Un'altra soluzione tecnicamente molto interessante è quella del convertitore oleodinamico che fa le veci del cambio sul modello 1000 Idro-Convert del 1975: una realizzazione pregevole, nata principalmente per i servizi di pattugliamento e scorta di taluni corpi militarizzati, poi venduta in versione civile, completa di frenatura integrale, parabrezza, borsoni laterali, paracolpi e una ricca strumentazione; fra le varie dotazioni c'è anche la «curiosità» che il motore non si avvia se il cavalletto laterale non è rientrato in sede. La 1000 Idro-Convert si cimenta anche nel Bol d'Or e Riva, che privatamente l'ha portata in gara, racconta che fra convertitore automatico invece del cambio e frenata integrale era come fare una passeggiata anziché una corsa.

Al Salone di Milano del 1975 fa la sua comparsa la più straordinaria V7, dopo la Sport del 1971: si tratta della 850 Le Mans, un magnifico esemplare sportivo, pieno di grinta e «cattiveria» ma anche riuscitissimo nello styling. Piacerà subito a tutti e si rivelerà un grosso successo commerciale.

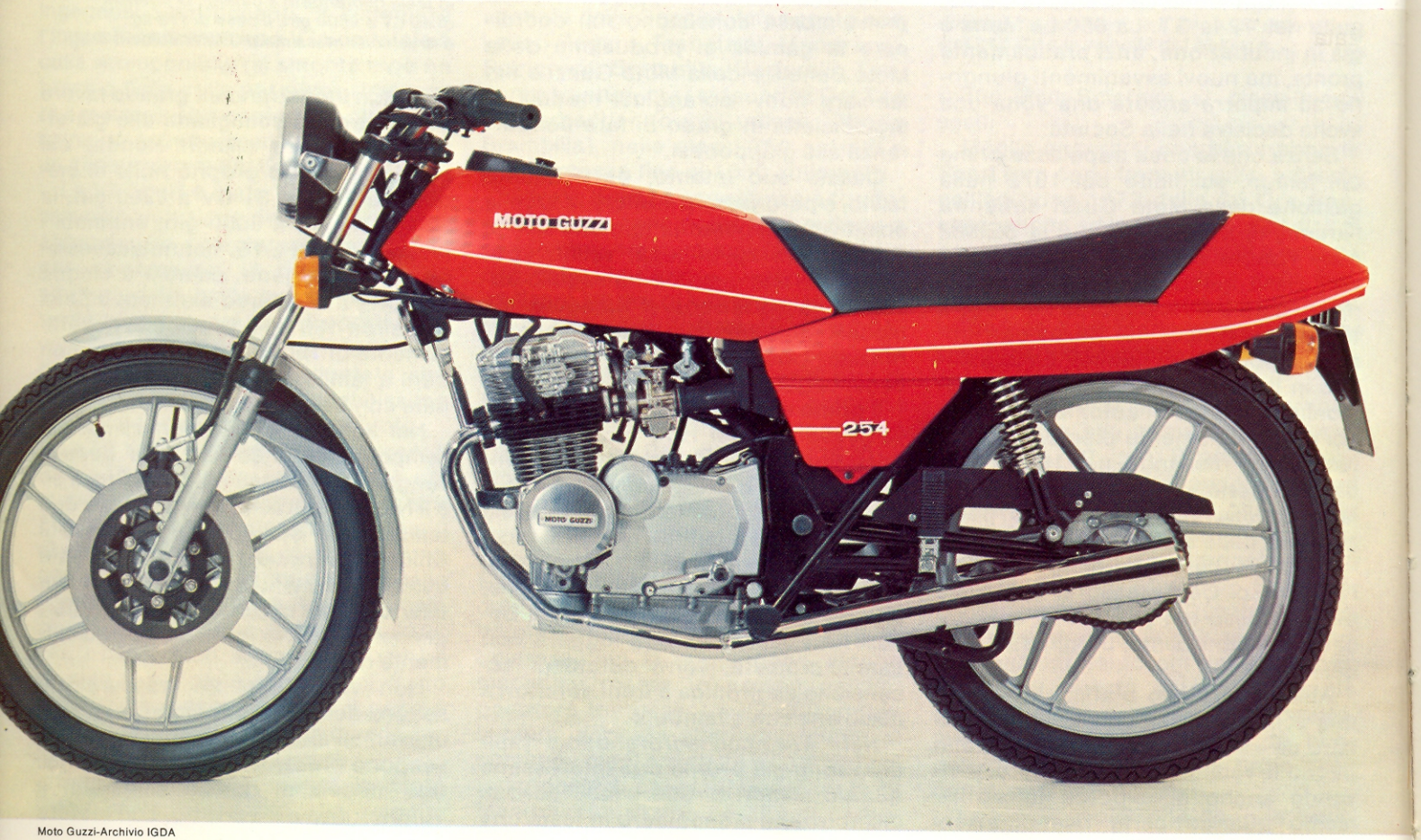
Questo bolide, compatto e aggressivo, supera nettamente i 200 orari e si guida in maniera superba; la potenza è di 71 CV a 7300 giri, il cambio a cinque rapporti, accensione a spinterogeno, carburatori Dellorto da 36 mm, frenatura integrale idraulica a tre dischi, peso di 215 kg. Successivamente la Casa metterà in commercio un kit di trasformazione per chi intende partecipare alle corse, che porta la velocità del Le Mans intorno ai 220 chilometri orari.

Un'altra realizzazione, tecnicamente validissima, è la 250 quattro cilindri, presentata al Salone del '75 e messa in vendita all'inizio del '77. È una macchina molto ben eseguita, curata nei dettagli, originale e con tocco avveniristico anche nello styling; ci sarebbe da giurare sul suo immediato successo, invece, nonostante i primi esemplari in circolazione si comportino egregiamente, se ne vendono pochissime.

Il motore è a quatto tempi con distribuzione monoalbero in testa, i quattro cilindri sono verticali affiancati frontemarcia, alesaggio e corsa 44 × 38 (× 4) mm, pari a 231,1 cc, la potenza di 27,8 CV a 10 500 giri, avviamento elettrico, quattro carburatori, cambio a cinque rapporti, ruote in lega, freno anteriore a disco, peso di soli 126 kg, velocità di 138 km/h.

L'insuccesso di questa bella macchinetta riconferma una volta per tutte che la «formula magica» sta sempre nella V7. Difatti, quando al Salone di Colonia sul finire del '76 viene presentata la nuova V50, commercializ-

Una delle più audaci e avveniristiche realizzazioni della Moto Guzzi degli ultimi tempi è stata indubbiamente la 254, una bella quattro cilindri monoalbero in testa, dotata di molte soluzioni pregevoli e assai curate, oltre che di uno styling inconsueto. Malgrado il prezzo invitante e la qualità del mezzo che non rivelava difetti, venne venduta in numero limitato. Il peso era di soli 126 chilogrammi e la velocità massima di 138 km/h.



Moto Guzzi-Archivio IGDA

L.J. Caddell/Orbis

La Moto Guzzi 850 Le Mans, presentata nel 1975, riscuote immediatamente un successo degno di altri modelli «storici» della Casa di Mandello Lario. Potente, aggressivo, compatto, con una stabilità eccezionale e una velocità massima di oltre 200 km/h, il Le Mans è una delle moto più riuscite, anche dal punto di vista agonistico, tra quelle della produzione Moto Guzzi della seconda metà degli Anni Settanta.

zata nel '77 unitamente alla sorella minore, la V35, i consensi di stampa e pubblico sono unanimi.

Ancora una volta il motore a V frontemarcia riesce a stupire: la riduzione di cilindrata rispetto alle V7 più grosse e molti ingegnosi accorgimenti tecnico-estetici fanno sì che l'ingombro frontale del motore sia contenutissimo; tutta la macchina è molto compatta, bassa e raccolta, grazie anche alla soluzione del forcellone oscillante posteriore (di cui il braccio destro incorpora la trasmissione a cardano) infulcrato direttamente sul carter del cambio anziché al telaio.

La 500 ha 45 CV a 7500 giri (la 350 ne ha 33,6 a 8100) e raggiunge i 165 km/h (la 350 i 150). Le valvole in testa, inclinate, sono comandate da aste e bilancieri, il cambio è a cinque rapporti, l'avviamento elettrico, l'accensione a spinterogeno elettronico, la frizione monodisco a secco; la frenata è di tipo integrale, le ruote in lega leggera, il peso è di 152 kg per entrambe le macchine.

Facciamo il punto della situazione dopo il Salone di Milano del novembre '77 dove la Moto Guzzi espone, insieme a tutta la gamma dei ciclomotori che comprendono diversi modelli utilitari e sportivi, le 125 a due tempi, le 250 bicilindriche a due tempi e la 254 quattro cilindri, le quattro cilindri GTS 350 e 400, la V35 e la V50; oltre alla serie delle V7 sempre abbellita e migliorata, compaiono anche le due nuove versioni di 1000 cc, la SP e la G5, che, derivate dalla Idro-Convert, hanno adottato il cambio a cinque rapporti, in luogo dell'automatico.

Mentre la G5 ha l'aspetto generale della Idro-Convert, la SP viene venduta in serie con una bella carenatura che contribuirà largamente al successo incontrato da questa poderosa motocicletta che con 75 CV a 6750 giri supera i 200 km/h, con il vantaggio di una grande coppia ed elasticità.

Dopo avere continuato la sua tradizionale presenza nel settore dei veicoli da trasporto a tre ruote, oltre che con l'Ercole anche con il Dingotre (1965-1968) e con il Furghino (1968-1971), entrambi con motori di 50 cc, la Moto Guzzi ha finito con l'abbandonare questo settore anche se negli ultimi anni ha continuato a produrre i motori dell'Ercole, poi montati altrove.

Nel corso del '77 e del '78 si è riscontrato un progressivo spostamento di funzionari del settore commerciale e tecnico verso Modena, dove esiste un Centro che De Tomaso ha voluto per coordinare meglio le manovre dei vari stabilimenti facenti parte del suo «reame».

Il nome della Moto Guzzi continuerà dunque ad esistere perché la sua produzione è vitale e apprezzata e la sua organizzazione di vendita molto efficiente in Italia e all'estero. Certo però che le «Aquile di Mandello» hanno perso un po' del loro accento lariano per assumere inflessioni modenesi e pesaresi. Ma al giorno d'oggi non può essere che così, e un prodotto di largo consumo, quale è divenuta la motocicletta, è destinato a rinunciare a un po' di quella impronta tipica di una scuola e addirittura di un ambiente, per assumere la fisionomia internazionale di chi ha fatto strada e deve sapersi esprimere in una specie di esperanto che sia intelligibile in tutti i Paesi del mondo.

Moto Guzzi V 50

La gestione De Tomaso può andare orgogliosa della V50 e della V35 perché queste due macchine rappresentano il progetto più radicalmente nuovo e impegnativo, prendendo come spunto lo schema del motore a V che ha portato all'affermazione dei bicilindrici di cilindrata superiore.

Per quanto riguarda questi ultimi modelli, i nuovi responsabili della Moto Guzzi si erano trovati un po' la «pappa fatta»; hanno tuttavia saputo perfezionarli radicalmente, apportandovi notevoli miglioramenti tecnici, funzionali ed estetici. Nel caso delle V35 e V50, invece, benché un progetto di massima covasse da tempo presso la Casa di Mandello Lario, il maggior merito nella loro realizzazione va ai «nuovi venuti», con il determinante apporto degli apprezzati tecnici e progettisti ereditati dalla gestione precedente.

La V50 (la V35 è una sua derivazione, voluta soprattutto per evitare il 35% di IVA che colpisce le cilindrate superiori a questo valore) è una motocicletta nata da un progetto attento e accuratissimo, come ci si renderà conto esaminandola nei dettagli.

Che una moto nasca da un minuzioso progetto può sembrare ovvio; invece, particolarmente per noi di scuola italiana, la cosa non è poi tanto ovvia come si può pensare. Siamo infatti famosi (e persino apprezzati per questo) perché le nostre moto si distinguevano dalla meticolosissima produzione giapponese per quel tanto di artigianale, di ingegnoso ma «manufatto», che ha dato un'impronta a gran parte delle nostre motociclette.

La V50 è invece nata partendo da un concetto alla giapponese, cioè come un oggetto destinato a serie nutrite e a una clientela internazionale, e pertanto studiato dal primo all'ultimo bullone in vista della massima logica e funzionalità. Da questo «diktat» sono sorti soluzioni e accorgimenti interessantissimi che fanno della V50 uno dei progetti più intelligenti, essenziali e riusciti in campo mondiale.

Innanzitutto si è badato a contenere il peso e l'ingombro, facendo entrambe le volte perfettamente centro, ricorrendo anche a soluzioni alquanto rare come il forcellone (un braccio del quale incorpora la trasmissione a cardano) infulcrato nella scatola del cambio, come le auto di Formula Uno, anziché nel telaio; quindi tagliando a «fetta di salame» l'alettatura delle testate e ricorrendo, come nei bicilindrici di cilindrata superiore, al telaio a

L.J. Caddell/Orbis

culla smontabile perché il motore vi possa trovare posto a pennello, senza inutili spazi persi.

Poi tutto l'insieme è stato coordinato con insolito stile e puntiglio; basti osservare ad esempio come è perfettamente armonizzata all'insieme la pompa del freno posteriore, anziché apparire, come nella maggioranza dei casi, uno scomodo accessorio applicato alla bell'e meglio all'ultimo momento.

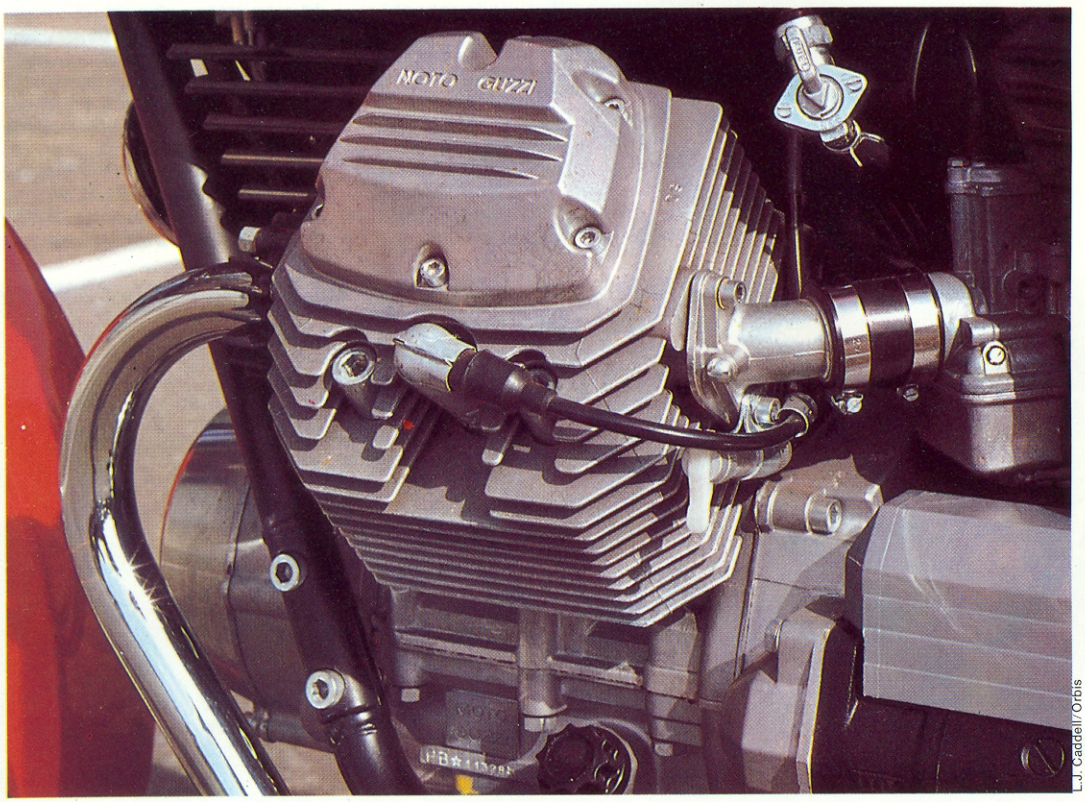
La V50 e la sua sorella minore hanno anche una completa strumentazione, dei comandi sul manubrio praticissimi e a portata di dita (quanti anni ci sono voluti anche per questo in Italia), sono dotate della frenatura integrale come i modelli Moto Guzzi di cilindrata superiore, di ruote in lega leggera e di avviamento elettrico. Persino da come è fatto il cavalletto centrale si capisce che nulla è casuale o tirato via: la moto sale sul suo sostegno con uno sforzo impercettibile.

Bassa, compatta, con i suoi 170 chilogrammi di peso, la V50 dà subito la massima sicurezza perché si tocca terra comodamente con la pianta dei piedi, non c'è nulla che sia d'ostacolo o metta a disagio.

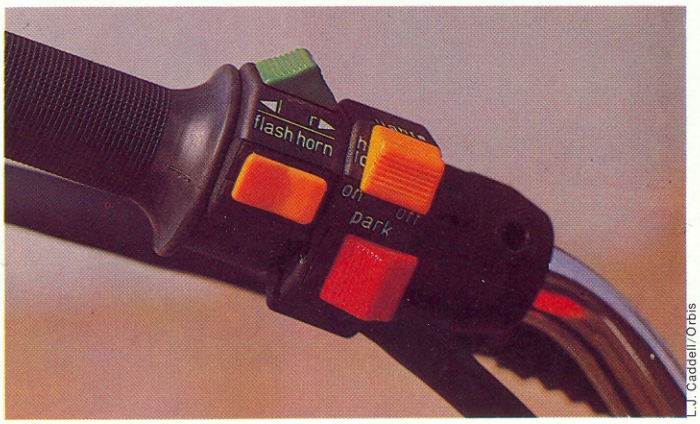
La frizione è vigorosa ma dolce nello stesso tempo, il cambio a cinque marce silenzioso e morbido, il motore tira pieno e rotondo nella V50, mentre è un po' più «timido» nella V35. Stabilità e comfort sono a prova di qualsiasi confronto.

Viaggiando ad andature sostenute la V50 consuma un litro ogni 20 chilometri, mentre la V35 arriva a 22. La velocità massima ottenibile è rispettivamente di circa 160 e 140 km/h. Qualcosa dunque meno di quanto dichiara la Casa, ma non è detto che dopo un accurato rodaggio e una coscienziosa messa a punto questi valori non siano elevabili.

In definitiva, la V50 in particolare è tra le moto più piacevoli, «pensate» e avveniristiche della produzione mondiale: per chi valuta una moto per quel che gli dà effettivamente, senza restare abbacinato dagli specchietti per allodole.



L.J. Caddell/Orbis



L.J. Caddell/Orbis

Apparse per la prima volta alla fine del '76 le V35 e V50 Moto Guzzi riscuoteranno i più lusinghieri consensi per la qualità del progetto e la dovizia di soluzioni tecniche tra cui la frenatura integrale, il forcellone infulcrato nella scatola del cambio e il particolare «taglio» delle testate che ne ridurranno notevolmente l'ingombro frontale, come si vede nella foto sopra che mostra anche la culla del telaio scomponibile. Nella foto a fianco, il gruppo dei comandi elettrici accanto alla manopola sinistra.

DATI TECNICI

Motore
Bicilindrico a quattro tempi a V frontemarcia di 90°.
Distribuzione a valvole in testa parallele comandate da aste e bilancieri.
Alesaggio e corsa 74 × 57 (× 2) mm, pari a 490,291 cc.
Compressione 10,8:1.
Potenza 45 CV a 7500 giri.
Carburatori Dellorto da 24 mm.
Accensione elettronica con comando magnetico.
Lubrificazione forzata con pompa a lobi.
Avviamento elettrico.
Frizione monodisco a secco.
Cambio a cinque rapporti con comando a pedale sulla sinistra.

Trasmissioni
Primaria a ingranaggi.
Secondaria ad albero con giunto cardanico e coppia conica.

Telaio
A doppia culla scomponibile in tubi d'acciaio.

Sospensioni
Anteriore con forcella teleidraulica.
Posteriore con forcellone-trasmissione oscillante e ammortizzatori teleidraulici regolabili.

Ruote e pneumatici
Ruote fuse in lega leggera.
Pneumatico anteriore 3,00/18; posteriore 3,50/18.

Freni
Impianto frenante Brembo, tipo integrale. Diametro dischi anteriori 260 mm, disco posteriore 235 mm.

Dimensioni
Lunghezza max 2080 mm.
Larghezza max 750 mm.
Interasse 1395 mm.
Peso 168 kg.
Capacità serbatoio 16,5 litri di cui 2 di riserva.

Prestazioni
Consumo 1 litro per 20 km circa.
Velocità massima circa 160 chilometri orari.

Moto Guzzi 1000 SP

Le Moto Guzzi di grossa cilindrata della serie con l'inconfondibile motore a V di 90° hanno tutte destinazioni ben precise e se sono sportive (come il Le Mans) lo sono davvero, mentre se sono destinate al granturismo sono in tutto e per tutto rispondenti alle esigenze di chi intende la moto come mezzo ideale per spaziare verso orizzonti sempre nuovi.

Per quest'ultima categoria di utenti, che si va sempre più allargando anche in Italia, la Moto Guzzi ha approntato una macchina che, dal successo immediatamente incontrato, si rivela perfettamente rispondente alle aspettative di chi di strada ne fa per davvero e senza badare troppo per il sottile se il tempo è bello o brutto.

Per fare del granturismo sulle lunghe distanze, la macchina ideale, si sa, deve avere una cilindrata sostanziosa per consentire una marcia di tutto riposo, in souplesse, deve avere pure una certa mole e buone sospensioni per non affaticare e dominare con sicurezza la strada, essere confortevole, affidabile, non bisognosa di frequenti manutenzioni.

Le Moto Guzzi bicilindriche in genere e quelle della serie 850-T3 in particolare, con la loro struttura, l'infaticabile motore, la trasmissione a cardano, l'ottima tenuta di strada e guidabilità, già rispondevano ottimamente allo scopo; tuttavia per i più sofisticati «globe trotter» mancava forse ancora un po' di respiro al motore e una buona carenatura.

Eccoli accontentati. Al Salone di Milano del novembre '77 la Moto Guzzi presentava due macchine rispondenti allo scopo: la G5 e la SP, entrambe con cilindrata di 1000 cc. La G5 era praticamente la versione a cinque marce della Idro-Convert con cambio automatico (un'eccellente realizzazione che però non incontrò molto), la SP si presentava invece in una veste completamente inedita, essendo dotata in serie di una carenatura molto bella, «intelligente» e, contrariamente a quanto spesso avviene, in grado di abbellire il complesso della macchina anziché appesantirlo esteticamente o renderlo goffo.

La carenatura della SP, nata nel tunnel del vento della Moto Guzzi, dal quale uscirono in passato le motociclette campioni del mondo, rappresenta pertanto uno dei pezzi forti della macchina, di cui asseconda perfettamente l'architettura: i cilindri rimangono interamente scoperti per il miglior raffreddamento, la parte inferiore è ben rastremata proteggendo efficacemente i piedi dagli spruzzi senza ostacolare i movimenti. Due piccoli spoiler in prossimità delle teste contribuiscono a tenere caricato l'avantreno in velocità, un ampio cupolino squadrato, che incorpora lampeggiatori di direzione e specchi retrovisori, ripara perfettamente mani e busto; da mettere in risalto che il cupolino, pur raccordandosi stilisticamente con la parte inferiore della carenatura, è separato da questa e ruota pertanto insieme al manubrio, assicurando così la migliore illuminazione anche nelle curve strette.

La SP è molto curata anche in tutti gli altri particolari, a cominciare dal cruscotto... aeronautico che comprende persino l'orologio, oltre a una strumentazione completa e una batteria di spie luminose.

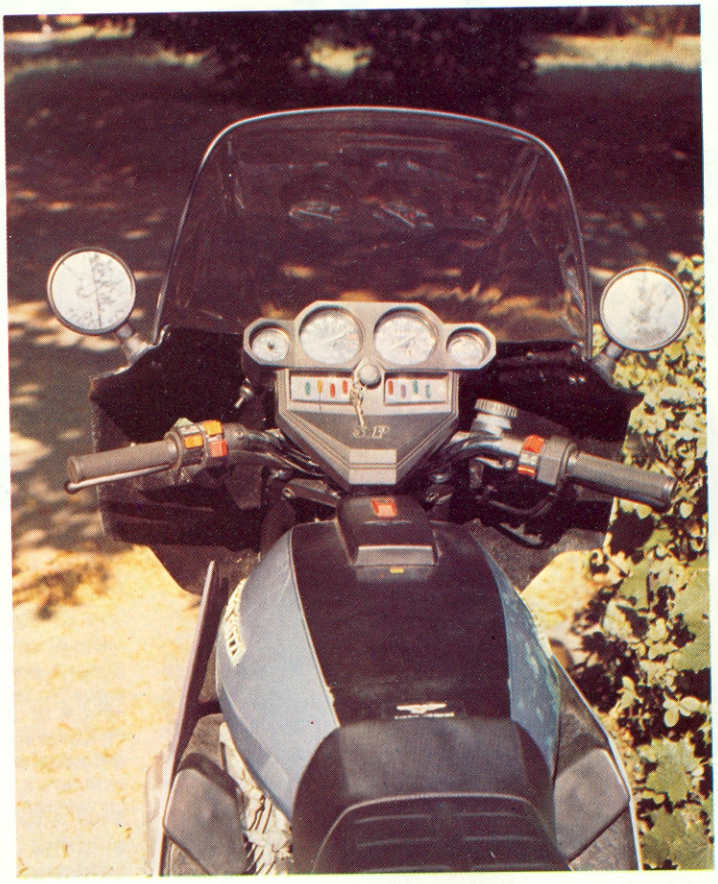
La posizione di guida è turistica ma senza eccessi, per cui anche il manubrio è moderatamente largo e rialzato; due cuscinetti imbottiti fanno da fermo alle ginocchia ad evitare che in frenata urtino le teste dei cilindri.

La frenata è semplicemente portentosa e oltre all'ormai consueto schema di frenatura integrale Brembo c'è anche una val-

volina che funge da ripartitore di frenata per adeguare il carico alle necessità del momento.

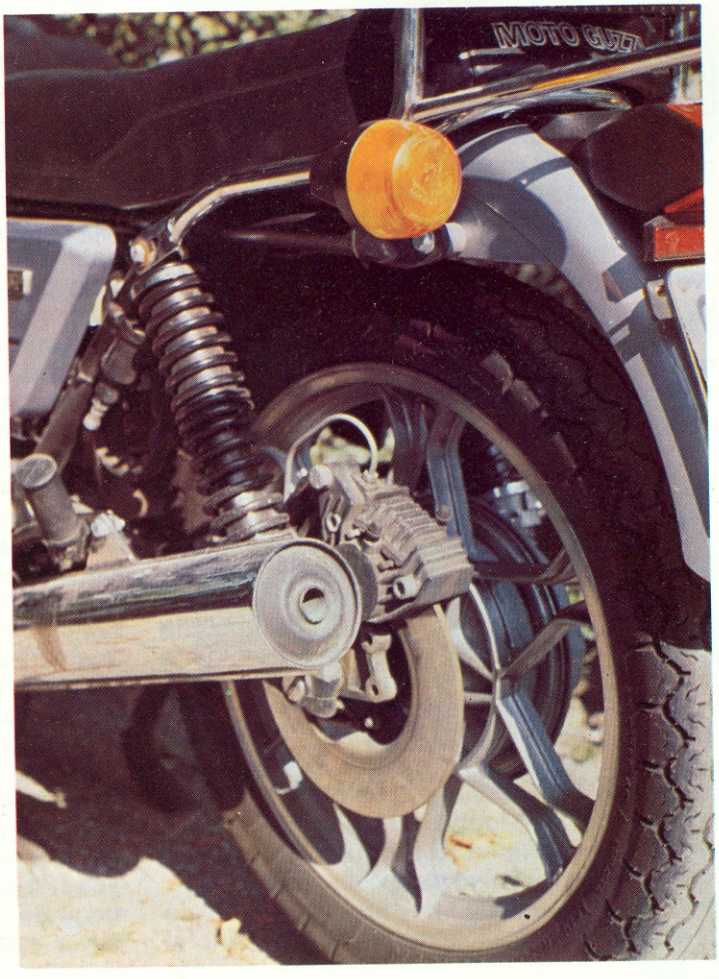
Guidare la SP, da soli o in coppia, è un piacere raro, la sensazione di sicurezza totale, la stabilità e il comfort ineccepibili. Morbida la frizione e preciso il cambio a cinque rapporti, silenzioso il motore anche se in certe condizioni la carenatura amplifica le pulsazioni degli organi in movimento; grandiosa l'elasticità come del resto è lecito attendersi da un 1000 volutamente non pompato all'eccesso.

Il consumo medio si può calcolare sui 15 chilometri con un litro (ma arriva comodamente a 18 se si viaggia sui 100 chilometri orari). In quanto alla velocità massima si aggira sui 180 km/h, un valore che può non apparire straordinario, ma va tenuto conto che la carenatura non è del tipo fatto per incrementare la velocità ma per migliorare la protettività e il comfort di chi guida: due impegni che assolve mirabilmente anche se a scapito di qualche chilometro di velocità massima.



R. Patrignani

R. Patrignani



R. Patrignani

DATI TECNICI

Motore
Bicilindrico a V di 90° frontemarcia, a quattro tempi. Distribuzione a valvole in testa inclinate, comandate da aste e bilancieri. Alesaggio e corsa 88 × 78 (× 2) mm, pari a 948,8 cc. Compressione 9,2:1. Potenza 75 CV a 6750 giri. Accensione a spinterogeno. Avviamento elettrico. Carburatori Dellorto da 30 mm. Lubrificazione a pressione con pompa ad ingranaggi. Frizione con due dischi a secco. Cambio a cinque rapporti.

Trasmissioni
Primaria a ingranaggi. Secondaria ad albero con giunto cardanico e ingranaggi.

Telaio
A doppia culla in tubi d'acciaio.

Sospensioni
Anteriore con forcella teleidraulica. Posteriore a forcellone-trasmissione oscillante con ammortizzatori teleidraulici regolabili.

Freni
Impianto Brembo tipo integrale; disco anteriore sinistro e disco posteriore comandati a pedale; disco anteriore destro comandato con leva sul manubrio. Diametro dischi anteriori 300 mm; posteriore 242 mm.

Ruote e pneumatici
Ruote fuse in lega leggera. Pneumatico anteriore da 100/90 H 18, posteriore 110/90 H 18.

Dimensioni
Lunghezza max 2180 mm. Larghezza max 750 mm. Interasse 1480 mm. Peso a vuoto 210 kg. Capacità serbatoio 24 litri di cui 4 di riserva.

Prestazioni
Velocità massima 180 km/h. Consumo 5,8 litri per 100 chilometri.

La 1000 SP costituisce uno dei rari esempi di motocicletta da gran turismo carenata all'origine dallo stesso costruttore e, in questo caso, con molto buon gusto, funzionalità e massimo rispetto dell'aerodinamica, grazie alla galleria del vento che già plasmò le moto da corsa del passato. Nella foto in alto, particolare del ricco cruscotto che comprende anche l'orologio digitale. A fianco, il particolare della ruota posteriore col freno a disco Brembo che fa parte dell'impianto integrale.